1972



За рулём

2

Пятьдесят четыре года назад начали славный путь Советская Армия и Военно-Морской Флот, созданные В. И. Лениным и Коммунистической партией. На протяжении всей своей истории наши Вооруженные Силы достойно осуществляли и осуществляют возложенную на них особой важности миссию — вооруженную защиту завоеваний социализма, обеспечение условий для коммунистического строительства.

Фотографии, которые вы видите на этой странице, сделаны в Москве 7 ноября 1971 года. Боевые машины мотострелковых войск и ракетных войск стратегического назначения, проходящие по Красной площади, — всего лишь частица той могучей техники и оружия, которыми оснащены наши армия и флот Советского Союза.

Фото ТАСС





ДА ЗДРАВСТВУЮТ ГЕРОИЧЕСКИЕ ВООРУЖЕННЫЕ СИЛЫ СОВЕТСКОГО СОЮЗА!

ЗА НАШУ СОВЕТСКУЮ РОДИНУ!
За рулём
2
ФЕВРАЛЬ
1972
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СПОРТИВНЫЙ
ЖУРНАЛ
ОРДЕНА
КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ДОСААФ СССР
ИЗДАЕТСЯ С 1928 ГОДА

В НОМЕРЕ:

На первой странице обложки — фото В. Ширшова

Седьмому Всесоюзному съезду Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту

Дорогие товарищи!

Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза горячо и сердечно приветствует делегатов седьмого Всесоюзного съезда, всех членов Краснознаменного Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту СССР.

Ваш съезд проходит в обстановке, когда советский народ, воодушевленный решениями XXIV съезда КПСС, настойчиво и вдохновенно трудится над выполнением заданий девятой пятилетки на всех участках экономического и культурного строительства. Партия активно и последовательно проводит в жизнь одобренную съездом миролюбивую внешнеполитическую программу. Вместе с этим она проявляет постоянную бдительность в отношении происков врагов мира и социализма, ни на минуту не ослабляет заботу об укреплении оборонного могущества Советского государства. Достойный вклад в решение этой сложной и почетной задачи вносит Всесоюзное Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту.

Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза выражает твердую уверенность в том, что организации ДОСААФ под руководством партийных органов, в тесном содружестве с Ленинским комсомолом, профсоюзными, спортивными и другими общественными организациями будут и впредь еще с большей энергией совершенствовать оборонно-массовую работу в коллективах трудящихся и учащейся молодежи, развивать военно-технические виды спорта, повышать качество подготовки специалистов для армии и народного хозяйства, активно участвовать в воспитании советских людей в духе высокой бдительности, постоянной готовности к защите социалистического Отечества. Предметом особой заботы ДОСААФ, как надежного помощника и резерва Вооруженных Сил, и в дальнейшем должна быть подготовка молодежи к военной службе.

Да здравствует наша могучая социалистическая Родина!

Да здравствует великий советский народ — строитель коммунизма!

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ
КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА



В зале заседаний VII Всесоюзного съезда ДОСААФ.

Фото ТАСС

**Генерал-полковник технических войск
А. Т. СМИРНОВ,
начальник Центрального
автотракторного управления
Министерства обороны СССР**



НА СТРАЖЕ

В этом году 54-ю годовщину своих Вооруженных Сил советские люди отмечают в особенно приподнятой, торжественной атмосфере. Ее озаряют свет вдохновляющих решений XXIV съезда КПСС, успехи, достигнутые в решении народнохозяйственных задач первого года девятой пятилетки. С чувством глубокого удовлетворения встретил советский народ решения третьей сессии Верховного Совета СССР восьмого созыва, которая утвердила Государственные планы развития народного хозяйства страны на 1972 год и на 1971—1975 годы, а также Государственный бюджет на 1972 год.

Поистине огромны масштабы роста нашей экономики в девятой пятилетке. Вдумайтесь в цифры. В 1975 году будет выплавлено около 150 миллионов тонн стали, добыто примерно 500 миллионов тонн нефти, выработано электроэнергии более одного триллиона киловатт-часов!

Планом предусмотрено все, чтобы выполнить главную задачу пятилетки — обеспечить значительный подъем материального и культурного уровня жизни народа на основе высоких темпов развития социалистического производства, повышения его эффективности, научно-технического прогресса и ускорения роста производительности труда. Реальные доходы в пятилетке на душу населения увеличатся на 31 процент. Денежные доходы возрастут по сравнению с 1970 годом на 78 миллиардов рублей. Значительно увеличиваются ассигнования на дальнейшее развитие науки, культуры, оздоровительные, спортивные и другие мероприятия.

Направляя энергию советских людей на мирные созидательные цели, партия и правительство всесторонне учитывают сложную международную обстановку, принимают все меры для дальнейшего повышения боевой мощи армии и флота.

Главным источником могущества Советской Армии и Военно-Морского Флота, высшим принципом военного строительства всегда было и есть руководство партии. В самые тяжелые и сложные периоды истории нашего социалистического государства она сплачивала, вдохновляла и направляла Вооруженные Силы по пути, неизменно ведущему к победе.

В годы гражданской войны наша молодая армия, вопреки отчаянным усилиям империалистов и внутренней контрреволюции, вопреки прогнозам и оценкам буржуазных деятелей, не только выстояла, но и победила. Попытка международного империализма удушить социалистическую революцию потерпела полное крушение.

Незабываемые страницы в летопись боевой славы Родины вписали армия и флот в годы Великой Отечественной войны — самой кровопролитной из всех войн, которые знало человечество. Советский народ и его Вооруженные Силы под руководством партии не только отстояли честь, свободу и независимость нашей Родины, но и выполнили свой почетный интернациональный долг.

За годы, прошедшие после войны, выросло новое поколение людей. Но никогда не забудет советская молодежь, что ее мирная светлая и счастливая жизнь, полная радости, свободы, творческого труда, завоевана в тяжелой борьбе, что детство, юность, ее прекрасное будущее надежным щитом прикрыла от невзгод могучая армия.

Сделав правильные выводы из уроков минувшей войны, ленинская партия мудро направляет развитие Советских Вооруженных Сил, мощь которых растет от года к году. Вспомним хотя бы некоторые цифры, характеризующие оснащение и боевые возможности наших сухопутных войск. Современная мотострелковая дивизия превосходит дивизию 1939 года по танкам в 16 раз, по бронетранспортерам и бронемашинам — в 37 раз, по автоматическому оружию — в 13 раз, по энерговооруженности — в 10 раз. Если мощность моторов в дивизии 1939 года составляла в расчете на одного человека 3 л. с., то в настоящее время она превышает 30 л. с.

Оснащение сухопутных войск ракетно-ядерным оружием и другой новой боевой техникой позволило неизмеримо увеличить их огневую мощь, силу и глубину удара, способность к быстрым и решительным действиям. Столь же успешно развиваются Военно-Воздушные Силы, Военно-Морской Флот, войска ПВО и ракетные войска стратегического назначения — главное средство сдерживания агрессоров.

Высока насыщенность войск современной автотракторной техникой. Куда бы вы ни обратили взор — к мотострелкам или ракетчикам, артиллеристам или авиаторам, десантникам или связистам,— всюду несут боевую службу воины-автомобилисты. Без них не обходится ни один род оружия, ни одна воинская часть. Автомобили и тягачи выполняют в армии и на флоте самые разнообразные задачи. На автомобилях, бронетранспортерах — вся наша пехота. С помощью автомобилей производится пуск ракет, подготовка самолетов к вылету, буксировка артиллерийских систем, подвоз боеприпасов, топлива и других армейских грузов.



ОТЧИЗНЫ

Автомобили армейского парка отличаются высокими скоростями, большой грузоподъемностью и проходимостью, они могут работать в различных, самых сложных климатических условиях.

Сегодня воины-автомобилисты еще раз выражают свою искреннюю благодарность коллективам ЗИЛа, Горьковского, Уральского, Минского, Кременчугского и других автомобильных заводов за автомобильную технику, активно способствующую высокой боевой готовности войск. ЗИЛ-131, «Урал-375», семейство КрАЗов, ГАЗ-66, мощные четырехосные автомобили специального назначения и многие другие машины надежно обеспечивают войска.

Сила нашей армии и флота не только в современном оружии и технике. Главное — это люди, в совершенстве владеющие боевой техникой, воспитанные на идеях марксизма-ленинизма. Из таких людей и состоит наша армия.

В армию и флот приходит новое поколение — сыновья и внуки тех, кто самоотверженно защищал нашу Родину от нашествия немецко-фашистских захватчиков в сражениях Великой Отечественной войны, кто, не жалея сил, ковал победу на трудовом фронте. С первых дней воинской службы молодые люди с большим подъемом берутся за изучение боевой техники, оружия, за овладение наукой вооруженной защиты Отечества.

К 54-й годовщине Вооруженных Сил советские воины приходят с новыми достижениями в боевой и политической подготовке. Боевые дежурства и учебные пуски ракет, многочасовые полеты самолетов и тысячемильные походы кораблей, вождение танков, стрельбы, длительные марши, десантирование — вот где воины оттачивают свое мастерство, умение управлять боевой техникой, закаляют волю и силы.

Военные автомобилисты, как и весь личный состав армии и флота, учатся в сложной обстановке, максимально приближенной к боевой. Их учебные будни полны примеров мужества, умелых действий. За рулем автомобиля, рычагами тягача водителю в военной форме приходится доставлять к месту назначения ракетные установки, артиллерийские орудия, подвозить боеприпасы, топливо и другие грузы. Часто на большие расстояния.

Воины-автомобилисты успешно справляются с возложенными на них задачами. В автомобильных подразделениях за истекший 1971 год, как и во всей Советской Армии, на новую ступень поднялась выучка личного состава, выросли ряды отличников, классных специалистов. Наибольших успехов автомобилисты добились в частях, где командирами офицеры М. И. Панков, И. П. Фетисов, и в ряде других. Здесь воины-водители, воспитанники автомотоклубов ДОСААФ, образцово несут службу, они хорошо овладели врученной им техникой и содержат ее всегда готовой к выполнению задач.

В авангарде идут коммунисты и комсомольцы. Сейчас в войсках приобрело широкий размах начатое по инициативе личного состава гвардейского мотострелкового полка мотострелковой Пролетарской Московско-Минской ордена Ленина, дважды Краснознаменной, орденов Суворова и Кутузова дивизии Прибалтийского военного округа социалистическое соревнование за достойную встречу 50-летия со дня образования Союза Советских Социалистических Республик. Среди обязательств, над выполнением которых настойчиво трудятся воины-автомобилисты, — отличное овладение вверенной техникой и оружием, умелое их использование и хорошее своевременное обслуживание, эксплуатация машин без поломок и дорожных происшествий, грамотное применение в полевых условиях, образцовое выполнение учебно-боевых задач, повышение классности, продление сроков службы техники и экономия горюче-смазочных материалов, рост спортсменов-разрядников и значкистов военно-спортивного комплекса.

В эти февральские дни рядом со старослужащими на полях тактических занятий, на автодромах, танкодромах, полигонах осваивают военное дело, боевую технику и оружие молодые солдаты. И те из них, кто получили начальную военную подготовку в автомотоклубах, на учебных пунктах, в других учебных организациях Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту, быстро входят в строй, уверенно обращаются с техникой. Пройдет немного времени, и большинство из них станут классными специалистами.

За последние годы в наши автомобильные подразделения приходит все больше и больше молодежи, окончившей автомотоклубы оборонного Общества. В основном это замечательная молодежь. Ей смело доверяется управление автотракторной техникой. Сегодня от души хочется выразить благодарность коллективам многих автомотоклубов ДОСААФ, готовящих по-настоящему хорошее пополнение воинов-автомобилистов. Большой признательности заслуживают коллективы Алма-Атинского, Житомирского, Омского, Минского, Черниговского и многих других автомотоклубов, в которых образцово поставлена учебная работа и воспитание будущих воинов.

Вместе с тем мы не должны забывать, что ленинский лозунг — «учиться военному делу настоящим образом» — сегодня звучит особо актуально не только для воинов, но и для всего советского юношества.

Очень важно, чтобы в стенах учебных организаций оборонного Общества, готовящего специалистов для Вооруженных Сил, закладывались основы моральной стойкости молодого человека, гражданственность, чувство глубокой личной ответственности за выполнение священного долга перед Родиной, каким является воинская служба. Опыт показывает, что наиболее подготовленное пополнение наши подразделения получают из тех автомотоклубов, в которых курсантов обучают в условиях, близких к армейским, где четко организован учебный процесс, всюду чувствуется дисциплина. Где строгая требовательность сочетается с душевной заботой о каждом воспитаннике.

Условия службы армейского водителя таковы, что ему приходится управлять техникой в весьма сложных условиях: водить автомобиль по дорогам и бездорожью, пересеченной местности, совершать марши не на одну сотню километров, днем, ночью, в колонне. Ко всему этому и надлежит готовить в автомотоклубах будущих воинов-автомобилистов.

VII съезд оборонного Общества наметил большую программу действий по дальнейшей активизации военно-патриотического воспитания трудящихся, подготовке молодежи к службе в Вооруженных Силах. Одним из условий ее выполнения является повышение качества учебной работы. Необходимо всячески поощрять и поддерживать коллективы тех автомотоклубов, где непрерывно идут поиски новых форм обучения и путей совершенствования учебного процесса, где проявляются разумная инициатива и творчество в постоянном развитии учебной базы, создаются новые образцы учебного оборудования и внедряются современные средства обучения.

Нам, армейским автомобилистам, надо теснее сотрудничать с комитетами, автомотоклубами Общества, активнее шефствовать над ними, помогать в подготовке молодежи к воинской службе. Задача эта общая, государственная.

Фото В. Гатчикова

ПЯТИЛЕТКА—ГОД

А. С. КОБЗЕВ

Выпуск автомобилей,
в том числе легковых (тысячи штук),
предусмотренный
девятым пятилетним планом:
1971 г. — 1.122 (513)
1972 г. — 1.376 (728)
1973 г. — 1.703 (977)
1974 г. — 1.987 (1204)
1975 г. — 2.100 (1260)

Завершен 1971 год — год XXIV съезда КПСС, первый год девятой пятилетки. Программа развития экономики, культуры и науки в стране, утвержденная партийным съездом на новое пятилетие, успешно претворяется в жизнь. Советский народ по праву гордится результатами своего труда в минувшем году. На карте нашей Родины обозначились сотни новых электростанций, предприятий металлургии и машиностроения, угольных шахт и химических заводов, магистральных линий железнодорожного и автомобильного транспорта. Украсились новыми зданиями города и села.

Автомобильный парк страны пополнился значительным числом новых грузовых, легковых автомобилей и автобусов. В истекшем году отечественная автомобильная промышленность впервые преодолела миллионный рубеж их производства. Это стало возможным благодаря тому, что предприятия, выпускающие автомобильную технику, успешно справились со своими планами. Транспортники увеличили на 8 процентов объем грузовых перевозок, снизили их себестоимость, существенно расширили услуги, оказываемые населению.

Характерно, что годовой прирост выпуска автомобилей сейчас втрое превзошел среднюю цифру за предшествующую пятилетку. Только легковых машин произведено на 170 тысяч больше, чем в 1970 году. Грузовиков изготовлено на 36 тысяч больше. И все же эти цифры сами по себе еще не дают полного представления о масштабах работ по развитию автомобилестроения. Коллективы автозаводов настойчиво добиваются повышения народнохозяйственной эффективности выпускаемой ими техники, более полного соответствия ее запросам потребителей.

Известно, что область использования автомобильного транспорта постоянно расширяется, меняется характер перевозимых грузов, во многих случаях этот вид транспорта становится самым экономичным для обеспечения процессов производства, особенно в горнорудной промышленности, на лесоразработках, в строительстве. Поэтому автомобильная промышленность постоянно расширяет типаж выпускаемых машин, приспосабливает их к конкретным дорожным и климатическим условиям. За один только 1971 год поставлено на производство 16 новых моделей.

Важным резервом увеличения объема перевозок является повышение технической готовности автомобильного парка. Конструкторы и технологи заводов в содружестве с научно-исследовательскими организациями сейчас уделяют особое внимание равнопрочности основных агрегатов и комплектующих изделий. Внедрение новых конструктивных решений и прогрессивных методов обработки материалов и деталей позволит сократить простои машин в ремонте. Конечная цель этой работы состоит в том, чтобы базовые детали — блоки цилиндров, коленчатые валы, картеры различных агрегатов — не требовали замены в течение всего срока службы автомобиля, а изнашивающиеся — шестерни, поршни, вкладыши подшипников и другие — заменялись бы только при капитальном ремонте. Уже сейчас Московский автозавод имени Лихачева начал применять вкладыши из сталеалюминиевой ленты, способные выдержать пробег автомобиля в 200 тысяч километров, то есть ровно столько, сколько служит весь двигатель до капитального ремонта. Повышены в соответствии с ресурсом автомобиля ЗИЛ-130 сроки службы ведущей и ведомой шестерен заднего моста. В 2,5—3 раза увеличена долговечность рессор автомобилей КрАЗ-257, которые раньше считались у этой машины «слабым местом».

Приведенные здесь примеры — только часть мероприятий в решении важной народнохозяйственной задачи — резко сократить расход запасных частей и уменьшить трудовые и материальные затраты на ремонт автомобильной техники.

Наряду со специальными конструкторскими и технологическими работами на автомобильных заводах создается база для четкого исполнения требований технических условий и государственных стандартов. Высокая техническая оснащенность рабочих мест и производственных участков, внедрение средств объективного контроля за качеством изделий уже позволили исключить многие ранее встречавшиеся дефекты. В частности, на машине ГАЗ-24 улучшена работоспособность электрооборудования, ответственных деталей заднего моста, снижается шумность кузова, устранены другие недостатки производственного характера.

На многих предприятиях закончена внутризаводская аттестация качества изделий. Самую высокую оценку заслужили грузовики ЗИЛ-130 и МАЗ-500А, а также двигатели ЯМЗ-236 и ЯМЗ-238 —



Продолжаются испытания прототипа машины, которую предстоит выпускать КамАЗу, — дизельного седельного тягача с 15-тонным полуприцепом.

ВТОРОЙ

в 1971 году им присвоен Государственный знак качества.

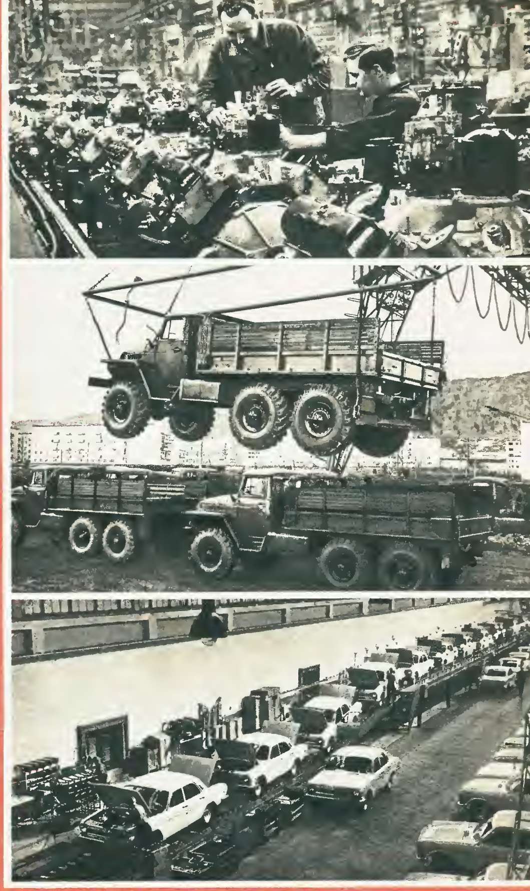
Решения XXIV съезда КПСС вызвали среди работников автомобильной промышленности, как и среди трудящихся всей страны, огромный творческий трудовой подъем. Коллективы всех предприятий развернули социалистическое соревнование за успешное выполнение плановых заданий, ускорение научно-технического прогресса, за повышение культуры производства и научную организацию труда. Главным направлением этого движения является борьба за рост эффективности производства. Делать больше и лучше при наименьших трудовых и материальных затратах — таково стремление автомобилестроителей — рабочих, инженеров, техников.

Уже в первом году пятилетки производительность труда по отрасли в целом поднялась на 11 процентов, благодаря этому получено примерно две трети всего прироста производства. За один только год внедрено свыше пяти тысяч единиц высокопроизводительного оборудования, в том числе более 50 автоматических линий. Осуществляя курс на интенсификацию производства, автомобилестроители во все больших масштабах используют новую технику на тех участках, от которых прежде всего зависит увеличение выпуска продукции, коренное повышение эффективности всей хозяйственной деятельности предприятий. Во многих случаях такой подход к делу обеспечивает полную или почти полную автоматизацию производственных комплексов и отдельных участков. Так, на Московском автомобильном заводе имени Лихачева сборка и сварка кабин грузовых автомобилей превращены в комплексно автоматизированное производство. Там же много сделано для механизации складских, погрузочно-выгрузочных и транспортных работ. За разработку и внедрение системы комплексной механизации основных и вспомогательных процессов производства большой группе работников предприятия присуждена Государственная премия СССР 1971 года в области техники.

Работа, нацеленная на повышение эффективности производства, стала еще более содержательной, приняла еще более широкий размах после постановления ЦК КПСС, которое было принято по докладам министров автомобильной и химической промышленности о деятельности предприятий Горьковской области в свете решений XXIV съезда партии.

Совершенствуются формы управления, все шире применяется для этого электронно-вычислительная техника. В целях лучшего использования производственных возможностей, углубления специализации и развития рациональных кооперированных связей в минувшем году в автомобилестроении создано пять крупных производственных объединений. Назовем их.

Окончание — на стр. 8.



Сборка восьмицилиндровых двигателей для грузовиков ЗИЛ-130 на заводе имени Лихачева (верхний снимок).

Погрузка готовой продукции Уральского автозавода — грузовиков «Урал-375».

Конвейер сборки легковых автомобилей ГАЗ-24 (внизу).

Фото ТАСС, В. Казакова и Ю. Кравчука



Союз нерушимый

Первый съезд Советов Союза ССР, состоявшийся 30 декабря 1922 года, провозгласил создание единого союзного государства — Союза Советских Социалистических Республик. Это был акт огромного исторического значения.

Образование СССР способствовало быстрому росту экономики и культуры, национальному возрождению бывших отсталых народов, угнетенных царизмом, привело к огромным изменениям в жизни советского общества. Ныне братство народов, завещанное нам великим Лениным, созданное Коммунистической партией, стало основой всей нашей жизни, неиссякаемым источником всемирно-исторических побед, одержанных в строительстве социализма и коммунизма.

В Резолюции XXIV съезда партии по Отчетному докладу ЦК КПСС указывается: «Замечательные достижения народов СССР — это результат их объединенного труда, последовательного претворения в жизнь национальной политики КПСС. В процессе социалистического строительства сложилась новая историческая общность людей — советский народ».

Ярким выражением равноправия всех национальностей и народностей, широкой социалистической демократии является высший орган власти — Советский парламент. В его составе — хлеборобы Украины и угольщики Казахстана, нефтяники Азербайджана и автомобилестроители Белоруссии, таджикские хлопкоробы и виноградари Молдавии... Рабочие, колхозники, инженеры, партийные, государственные деятели, ученые, артисты, писатели, педагоги. Мужчины и женщины. Представители 15 союзных, 20 автономных республик — почти 100 национальностей, населяющих нашу страну,— вот что такое сегодня Верховный Совет Союза ССР, выражающий волю четвертьмиллиардного населения Советской страны.

В верховном органе власти немало автомобилестроителей и автотранспортников — людей уважаемых и почетных профессий. В этом созыве среди избранников народа знатные шоферы Вениамин Павлович Ахпашев из Хакассии, Михаил Михайлович Данилов из Коми АССР, Герой Социалистического Труда Касым Кадыров — представитель киргизского народа. Отличную производственную работу они тесно совмещают с большой государственной деятельностью, пользуются заслуженным уважением своих избирателей.

На состоявшейся в конце ноября 1971 года третьей сессии Верховного Совета СССР депутаты рассказывали о новых выдающихся успехах трудовых коллективов, районов, областей, республик. Руководствуясь историческими решениями XXIV съезда КПСС, советские люди с значительным опережением выполняют задания девятой пятилетки почти по всем отраслям народного хозяйства. Еще не был перевернут последний листок календаря, а с разных концов советской земли — от Балтики до Тихого океана, от северных морей до Кавказских гор — неслись радостные вести: второй год пятилетки стартует уверенно! Вместе со всеми трудящимися страны успешно выполняют государственные задания и свои социалистические обязательства работники автомобильного транспорта, автомобильной и мотоциклетной промышленности.

Радуясь этим успехам, росту общественного богатства, широкому шагу научно-технического прогресса, повышению культуры и материального достатка, мы, может быть, не всегда задумываемся над истоками этих достижений. А они прямой результат того, что у советских людей разных национальностей сложились общие черты духовного облика, порожденные новым типом общественных отношений и воплотившие в себе лучшие традиции народов СССР. Именно в этом — торжество ленинской национальной политики КПСС. Выкованное партией братство народов, чувство единой семьи стало залогом прочности советского строя.

В Великую Отечественную войну Советские Вооруженные Силы, в рядах которых находились лучшие сыны народов-братьев, одержали победу над германским фашизмом. В армейских соедине-

---

Километры увлекательных открытий

О ралли автомототуристов «Дружба народов» рассказывает В. ДЕЙКУН — ответорганизатор ЦК ВЛКСМ, член Центрального штаба Всесоюзного похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа.

В пору юности, в пору становления и мужания каждый день приоткрывает человеку завесу неведомого. Увидеть его своими глазами, прикоснуться к нему, обогатить себя массой волнующих впечатлений — это стремление движет сегодня сотнями молодых людей, рабочих и студентов, инженеров и хлеборобов. Они любят путешествовать, быть первооткрывателями. Имя их — автомототуристы, место жительства — наша страна, возраст — в большинстве комсомольский, примета — романтики.

На дорогах страны можно видеть мчащих во все концы «моторизованных» туристов. Для них отпуск и каникулы, дни отдыха — это возможность познать Родину — Союз Советских Социалистических Республик, 50-летию которого и посвящается ралли автомототуристов «Дружба народов». В походах открывается вся ее красота, ее богатства. Туристов духовно обогащают встречи с ровесниками, встречи с трудовой и ратной славой отцов-героев.

Участники ралли ставят перед собой цель продемонстрировать свою верность партии и народу, закалить себя физически.

Совершая путешествия, молодежь изучает героическую биографию своего народа, который совершил Октябрьскую революцию и провозгласил Совет-



ниях, в партизанских отрядах четыре года подряд самоотверженно сражались с врагом русские и украинцы, белорусы и грузины, казахи и латыши, узбеки и эстонцы — воины всех национальностей.

Ныне, в мирные дни бок о бок трудятся они на заводах и фабриках, в колхозах и совхозах.

Великую преобразующую и созидательную силу дружбы народов, радость труда в братской семье познали все советские люди. В наши дни тысячами нитей протянулись экономические связи советских народов.

И пожалуй, ни одна отрасль народного хозяйства не отражает упрочение этих связей так зримо и непосредственно, как транспорт. Если принять во внимание, что ни один груз практически не обходится без автомобиля, учесть значение пассажирских перевозок в общении людей, то станет совершенно очевидной та роль, которую выполняет автотранспорт в решении общих задач хозяйственного строительства, в экономических, торговых, культурных отношениях между братскими республиками.

Присмотритесь, прислушайтесь к ритму шоссейных дорог. Ни днем, ни ночью, ни в зной, ни в стужу не умолкает на них шум моторов. Сотни миллионов тонн грузов доставляют машины ежемесячно с предприятий, полей к железнодорожным станциям, речным и морским портам, аэродромам. Непрерывным потоком идут автомобили и в дальние рейсы. Есть среди необъятных просторов страны такие места, где почти все расчеты в доставке грузов и пассажиров возлагаются на автомобиль. Тысячекилометровая колымская трасса, четырехсоткилометровый Усинский тракт, автотрасса Фрунзе — Ош... Таких дорог немало. Грузовые и автобусные линии вдоль и поперек пересекли Украину, Сибирь, Прибалтику, Белоруссию, республики Средней Азии и Закавказья, дотянулись до самых отдаленных уголков. Почти 400 тысяч километров — такова протяженность цементо- и асфальто-бетонных автомобильных дорог СССР сегодня, вместо полуразрушенных 24 тысяч километров, которые достались нам в наследство от царизма.

А вглядитесь в карту размещения автомобильной и мотоциклетной промышленности, моторных, шинных заводов, предприятий по производству автоприцепов, автомобильного оборудования, автосборочных. До Октябрьской революции ничего этого вообще не было.

Сегодня помимо московских, горьковского, уральского и других заводов Российской Федерации автомобили поставляют стране Украина, Белоруссия, Грузия, Латвия, Киргизия, Армения. Завоевывают популярность «москвичи», которые выпускают в столице одной из самых отсталых и угнетенных при царском строе окраин — Удмуртии. На земле Татарии воздвигается новый гигант — крупнейший в мире Камский завод грузовых автомобилей. Тут рука об руку трудятся представители тридцати четырех национальностей — русские, украинцы, белорусы, казахи, татары, узбеки, чуваши, мордва, эстонцы, латыши, литовцы...

В этом году вся страна будет широко отмечать 50-летие создания Союза Советских Социалистических Республик. И конечно, работники автотранспорта, автомобильной, мотоциклетной промышленности встретят этот большой юбилей новыми успехами в труде, внесут свой вклад в дальнейшее укрепление экономической и оборонной мощи Родины, в упрочение братской дружбы между народами нашей страны.

Журнал «За рулем» будет из номера в номер рассказывать об этих успехах автотранспортников и автомобилестроителей, о той роли, которую играет автомобилизация в деле хозяйственного и культурного развития национальностей и народностей нашей страны. Просим вас, дорогие читатели, присылать в редакцию очерки, рассказы, корреспонденции, фото, рисунки на эту тему.

Ведь у советских людей всех национальностей одна Родина — Союз Советских Социалистических Республик, одна судьба, одни интересы, общее дело и единая цель — строительство коммунизма, одна идеология — марксизм-ленинизм, один рулевой — партия великого Ленина.

скую власть, наголову разгромил гитлеровские полчища и спас многие миллионы людей от фашистского порабощения. Народа, который своим самоотверженным трудом умножает богатство и мощь Советской Родины, оплота мировой системы социализма.

Именно эти задачи поставлены ЦК ВЛКСМ, ВЦСПС, ЦК ДОСААФ СССР, Министерством культуры СССР и Советским комитетом ветеранов войны перед участниками Всесоюзного похода молодежи, в рамках которого проводится ралли «Дружба народов». Состоявшиеся в столицах четырех братских союзных республик — Алма-Ате, Риге, Ташкенте и Киеве финишные слеты вылились в патриотические праздники молодежи. Здесь авто- и мототуристы ознакомились с достопримечательностями городов, встречались с ветеранами гражданской и Великой Отечественной войн, со сверстниками, приняли участие в соревнованиях по военно-прикладным видам спорта.

Первые слеты показали и некоторые теневые стороны в организации ралли. Прежде всего это малочисленность участвующих коллективов — в Алма-Ату прибыло семь команд, в Ригу — четырнадцать. Удивляет равнодушие к этому важному делу со стороны штабов Всесоюзного похода в Белоруссии и Грузии, Молдавии, Азербайджане, Литве и Эстонии, Киргизии, Туркмении и Таджикистане, которые на эти два этапа не выставили ни одной команды.

И другое. По Положению главным в ралли является проводимая командами в пути общественно полезная работа. Вот на эту-то сторону соревнования, к сожалению, недостаточно внимания обращают руководители клубов, комсомольские комитеты, снаряжая в путь своих воспитанников. Ведь в походе важно не только количество пройденных километров, а прежде всего те впечатления, тот моральный заряд, с которыми ребята вернутся домой, в свой коллектив. Очень хорошо, если удастся сделать фотоотчет или кинофильм о походе. В этом плане следует отметить автомототуристов Елгавы, Томска, Харькова, Чувашии, которые на пути в Ригу провели много интересных встреч, побывали в школах, молодежных коллективах.

Юбилейный, 1972 год только начался. Впереди у автомототуристов новые километры открытий, много встреч, масса впечатлений. Впереди их ждут теперь Иваново и Владивосток. Впереди — главный праздник участников похода — Всесоюзный слет, который состоится в августе в городе-герое Москве.

ПЯТИЛЕТКА—ГОД ВТОРОЙ

Окончание. Начало на стр. 4.

Московское объединение по производству автомобилей (АвтоЗИЛ) в составе Московского автозавода имени Лихачева, Мценского завода алюминиевого литья, Московского завода карданных валов, Рязанского и Московского автоагрегатных заводов, Рославльского и Свердловского заводов автозапчастей, Сердобского машиностроительного завода.

Горьковское объединение по производству автомобилей (АвтоГАЗ), в которое вошли Горьковский автозавод, Заволжский завод гусеничных тягачей, Горьковский завод штампов и прессформ, Арзамасский и Черниговский заводы автозапчастей.

Волжское объединение по производству легковых автомобилей (АвтоВАЗ) в составе Волжского автозавода и Белебеевского завода «Автонормаль».

Московское объединение по производству легковых автомобилей (Авто-Москвич) в составе завода имени Ленинского комсомола, Московского завода автомобильных приборов и Кинешемского завода автозапчастей.

Ярославское объединение по производству автомобильных дизельных двигателей (Авто-Дизель) в составе Ярославского моторного завода, его филиала в г. Тутаеве и Ярославского завода топливной аппаратуры.

Генеральными директорами объединений назначены П. Д. Бородин, И. И. Киселев, В. Н. Поляков, В. П. Коломников и А. М. Добрынин. Они же остаются директорами головных заводов.

Образование этих объединений призвано обеспечить более полное использование производственных мощностей, капитальных вложений, создать наилучшие условия для распространения передового опыта и подготовки кадров.

Автомобилестроители уверенно вступили во второй год девятой пятилетки. Теперь перед ними стоят еще более ответственные задачи. В этом году предстоит увеличить выпуск машин на 250 тысяч, в том числе легковых более чем на 200 тысяч. Характерной особенностью планов выпуска грузовых автомобилей становится опережающее развитие производства моделей повышенной производительности. Более высокими темпами растет выпуск машин грузоподъемностью 8 тонн и выше. Одновременно все больше сходит с конвейеров машин малой грузоподъемности, нужных для обслуживания населения городов и районных центров. В целом за второй год пятилетки намечается поставить на производство 26 новых моделей, в том числе автопоезда грузоподъемностью 20 тонн (на базе тягача МАЗ-504В) на Минском автозаводе, самосвальные 9-тонные автопоезда (на базе самосвала ЗИЛ-ММЗ-554В) на Мытищинском машиностроительном. Они предназначаются в основном для работы в сельском хозяйстве. Кроме того, начнется выпуск 20-тонных автопоездов (МоАЗ-6401 для подземных работ) на Могилевском автозаводе и 40-тонных самосвалов-углевозов (тягач БелАЗ-54ВА с полуприцепом БелАЗ-7525) на Белорусском. Троллейбусный завод имени Урицкого приступит к изготовлению более совершенных городских троллейбусов ЗИУ-11, а Павловский завод — автобусов повышенной проходимости.

Особо важные задачи предстоит решить работникам автомобильной промышленности по развитию производственных мощностей предприятий. За 1972 год должны быть созданы дополнительные мощности для выпуска почти 300 тысяч автомобилей и автобусов. В основном закончится строительство Волжского автозавода, вступят в строй созданные на высоком техническом уровне новые мощности завода имени Ленинского комсомола в Москве. Большие строительные работы предусматривается провести на Московском имени Лихачева и Горьковском автомобильном заводах, а также на территории их младших собратьев — предприятий, вошедших в производственные объединения. Государство ежегодно выделяет большие средства на развитие автомобильной промышленности. В 1972 году запланировано увеличить объем строительно-монтажных работ почти на 20 процентов.

Самой крупной стройкой года не только в автомобильной промышленности, но и во всем отечественном машиностроении будет сооружение Камского автомобильного завода в г. Набережные Челны Татарской АССР. Как известно, работы здесь начаты немногим более двух лет назад, а уже в нынешнем году войдут в строй действующих первые производственные корпуса. Чтобы судить о масштабах, о грандиозности этого комплекса, достаточно привести только одну цифру: на строительной площадке занято сейчас свыше 40 тысяч человек. В их распоряжение предоставлено большое количество мощной строительной техники: бульдозеров, экскаваторов, подъемных механизмов, автомобилей. Стройка бесперебойно снабжается всеми необходимыми материалами.

Наряду с расширением производственных возможностей автозаводов ведутся большие работы по реконструкции предприятий, производящих комплектующую продукцию — электрооборудование, подшипники, метизные изделия, литье и кузнечные заготовки.

Нынешний год знаменателен в области автомобилизации и тем, что широким фронтом развернется сооружение центров технического обслуживания и ремонта автомобилей. В этом большом и важном деле заслуживает внимания инициатива Волжского автомобильного завода, который решил взять на свои плечи заботу о техническом обслуживании автомобилей «Жигули». Действительно, кому, как не самому предприятию-изготовителю, лучше всего известны сильные и слабые стороны машины. Оно знает, как лучше организовать устранение тех или иных неисправностей, квалифицированно подскажет владельцам особенности эксплуатации автомобиля.

Волжскому заводу поручено осуществить в 1972—1973 годах строительство 33 центров, каждый из которых сможет обслужить по 13 тысяч машин в год. Предусматривается оснастить их современным ремонтным оборудованием, регулярно снабжать комплектами запасных частей. При таком центре предусматривается специальный салон, где будут продавать до 5000 автомобилей в год. С архитектурно-планировочной точки зрения центры отвечают самым современным требованиям градостроительства и могут быть размещены на магистральных улицах городов.

Особенностью плана второго года девятой пятилетки является дальнейшее развитие двухстороннего и многостороннего сотрудничества советских автомобилестроителей со странами — членами СЭВ. Возрастают поставки комплектующих изделий из Народной Республики Болгарии, Польской Народной Республики, Чехословацкой Социалистической Республики для автомобилей «Жигули». Венгерская Народная Республика, Германская Демократическая Республика, Социалистическая Республика Румыния продолжают поставки в СССР задних мостов для автобусов, оптических элементов осветительной аппаратуры и других изделий. В порядке взаимного товарооборота автомобильная промышленность СССР продолжит поставки в страны — члены СЭВ грузовых автомобилей в разобранном виде, автомобильных колес, подшипников.

Одновременно с кооперированными связями развивается научно-техническое сотрудничество. Сейчас научно-исследовательскими институтами Министерства автомобильной промышленности установлены тесные связи с 26 соответствующими организациями социалистических стран. Главная задача этой работы состоит в том, чтобы совместными усилиями обеспечить повышение технического уровня выпускаемой продукции, создать предпосылки для дальнейшего развития специализации и кооперирования автомобильного производства.

Советские автомобилестроители вступили во второй год пятилетки с новыми достижениями и надеждами. Успешное выполнение программы по расширению мощностей предприятий, осуществляемое при повседневном внимании и помощи партийных и советских организаций, заключает в себе большие возможности для дальнейшего развития производства автомобилей. Это позволит в конечном итоге решить проблему полного обеспечения народного хозяйства страны автомобилями высокого качества.

Год от года растет выпуск продукции на наших автозаводах. Автомобили советских марок пользуются большой и заслуженной популярностью во всем мире. Девятая пятилетка открывает новые перспективы перед автомобилестроением — одной из ведущих отраслей советского машиностроения.

ЧЕЛОВЕК ИЗ ПОЭМЫ

Уважаемая редакция! Листая подшивку «За рулем», я во втором номере журнала за 1958 год натолкнулся на интересный рассказ В. К. Артюха, одного из первых водителей, удостоенных за боевые подвиги еще в 1940 году высокого звания Героя Советского Союза. Нельзя ли через вас более подробно познакомиться с боевым прошлым шофера, узнать, как сложилась его дальнейшая судьба. Я из тех, кто недавно сел за руль автомобиля. Очень хочется знать о ветеранах нашей профессии.

г. Донецк

Шофер К. Вихренко

Открываем номер журнала, на который ссылается водитель Вихренко. На второй странице фотография: мужчину в светлом костюме окружила толпа ребят. Подпись под фотографией гласит: «Герой Советского Союза В. Артюх — частый гость у ленинградских досаафовцев».

На странице 13 большой портрет героя. Ниже — снимок, относящийся к зиме 1940 года: В. Артюх-фронтовик стоит около «эмки» в дубленом полушубке и армейской шапке-ушанке. Справа от фотографии — та самая статья «Подвиг — это долг», которая попалась на глаза молодому водителю из Донецка.

С момента опубликования этих материалов прошло 14 лет.

В корреспонденции подполковника запаса И. Андреева, которую печатаем сегодня, коротко воскрешается один из эпизодов боев и рассказывается о трудовых буднях ветерана.

* * *

...Молодой шофер, широкими шагами пересекая двор таксомоторного парка, весело декламирует:

Мчит без остановки
Впереди машин.
Человек с винтовкой
За рулем — один...

Мужчина, хлопотавший возле таксомотора, выпрямился, поглядел на парня, спросил:

— Чего такой веселый?

— Увидел вас и сразу строчки из поэмы на язык навернулись. А вот еще, не забыли?

Поначалу вроде
Песенки простой:
Жил Артюх Володя,
Парень холостой...*

— Сколько же вам было, Владимир Кузьмич, когда строчки эти появились?

— Столько же, сколько тебе, — двадцать второй.

...Приказ командования был краток: преследовать врага по пятам, с ходу форсировать реку Тайпалеен-Йоки, через которую навести понтонный мост.

— Артюх, вы поедете в голове колонны, — приказал комбат.

Узкая лента дороги петляет по пригорку между каменными глыбами, выбегает на гребень — особенно опасное место. ЗИС-5 карабкается вверх. Артюх включает первую передачу. Перед носом ЗИСа взметнулся султан взрыва, второй, третий. Засвистели осколки, по кабине и капоту забарабанила каменная крошка. Артюх не растерялся. Он рассчитывал проскочить гребень до очередного залпа. Это надо было сделать. Иначе задержится переправа пехоты.

Вот трехтонка мелькнула на гребне, покатилась вниз. Позади загрохотали разрывы снарядов. Но их осколки уже не долетали до машины. Шофер с облегчением вздохнул: «Успел все ж!» Он остановил автомобиль возле кустарника. Выскочив из кабины, посмотрел на высоту. По ней расползался пороховой дым. Шедших за ним грузовиков не было видно. «Что с ними?» — забеспокоился Артюх.

Вдруг его оглушил взрыв, тугая волна отбросила от автомобиля. Артюх с трудом поднялся, кинулся к ЗИСу: оторвана левая фара, пробита верхняя часть радиатора, но мотор продолжал работать.

Где-то поблизости ударили наши пушки. Орудия противника умолкли. Из-за гребня появилась колонна, от которой оторвался Артюх.

Но самое трудное было еще впереди. Путь к реке машинам преграждали надолбы. Артюх увидел след танка между ними, направил свой ЗИС по следу. Выбрался из леса.

Что дальше? Впереди, может быть, мины. Надо было идти на риск. Грузовик рванулся вперед. Артюх, возбужденный, вцепился в баранку: «Кажется, все в порядке».

Наконец и река. Она оказалась широкой и бурной. Даже морозы не смогли заковать ее в лед. Спуск к урезу — покатистый, скользкий. С другого берега били вражеские пулеметы.

Артюх повел грузовик вниз, остановился.

Бойцы быстро спустили полупонтон на воду. Вокруг свистели пули, рвались снаряды. Вот и подошла вся колонна. Спешно разгрузилась...

Сколько было еще таких рейсов, трудных и опасных!

Спустя полтора года Герой Советского Союза Владимир Артюх снова сел в кабину военного грузовика. Он — в рядах защитников родного Ленинграда. Подвозит боеприпасы, доставляет в госпитали раненых. Обстрелы, бомбежки, ранение — все перенес шофер.

На Курской дуге Артюх уже офицер, помпотех командира автомобильного батальона. Должность хлопотливая. Спешит с одного места на другое. Ремонтирует машины, обеспечивающие фронт всем необходимым для боя.

И строчки из поэмы, которую написал А. Т. Твардовский о герое-водителе в 1940 году, теперь точно так же характеризовали ратные будни Артюха:

И кипит работа
Живо под огнем.
И — садись, пехота,
Вмиг перевезем...

...Утро в таксомоторном парке. Хлопочут возле машин механики, спешат выехать на линию водители. Начинается обычный трудовой день. Владимир Кузьмич Артюх тоже выводит свою «Волгу» с шахматной полоской вдоль кузова на улицы Ленинграда... Нередко по вечерам звонят из парткома, говорят: приглашают тебя, Кузьмич, в такую-то школу или на завод, просят выступить перед молодежью. И вот ветеран направляется по указанному адресу, чтобы рассказать юношам, вступающим в жизнь, о нужной, почетной профессии шофера.

И. АНДРЕЕВ,
подполковник запаса

Ленинград

* Из поэмы А. Твардовского «Шофер Артюх», 1940 г.

В. К. Артюх (фото 1940 года)

1971 год.

ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ ЗАВОДА

В. КОЛОМНИКОВ,
генеральный директор
объединения «Автомосквич»

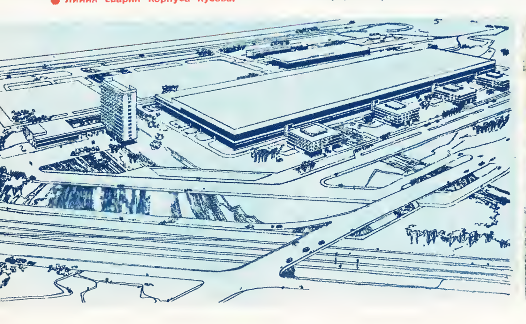
● Готовые автомобили грузят на платформы в светлом и просторном помещении цеха сбыта.

● Общий вид новой территории АЗЛК (архитектурный рисунок).

● Линия сварки корпуса кузова.

Слова в заголовке — не преувеличение. На заводе имени Ленинского комсомола, выпускающем ежегодно более 100 тысяч «москвичей», завершена первая очередь реконструкции — построен, оснащен новейшим технологическим оборудованием и введен в строй новый главный корпус, недалеко от старой, обжитой и ставшей уже тесной территории. Этого дня ждали с нетерпением и автолюбители, приверженцы москвичовской марки, и, конечно, мы сами, работники завода.

Автомобилистам знакомы задания пятилетнего плана, утвержденного сессией Верховного Совета СССР: 1260 тысяч легковых машин должно сойти с конвейеров в 1975 году. Из них около 200 тысяч поставит коллектив АЗЛК. И это самым прямым образом связано с реконструкцией предприятия, которая ведется при участии фирмы «Рено». Понимая, как велика наша ответственность за выполнение заданий пятилетки, работники завода приложили много сил, чтобы главный корпус на «новой территории» начал действовать досрочно. На 228 тысячах квадратных метров его производственной площади размещены сборочно-сварочное производство, цехи окраски, гальванопокрытий, мелкой штамповки, сборки, отделки.





Не представляется возможным обстоятельно рассказать о всех нововведениях, на то потребовалось бы слишком много места в журнале. Поэтому остановлюсь лишь на самом главном. Цех сварки кузовов. Здесь детали пола, щит передка, боковины каркаса, двери и крышки багажника соединяют в узлы на девяти автоматических и многих механизированных линиях, оснащенных многоэлектродными сварочными машинами. Оттуда узлы поступают на механизированную опять-таки линию сварки, где автоматы надежно и быстро соединяют их в каркас несущего кузова.

Автомобилистам не нужно разъяснять, какое значение имеет окраска. От нее во многом зависит долговечность кузова и, конечно, внешний вид, элегантность и нарядность машины. Подготовка кузова к окраске ведется последовательно в семикамерном агрегате фосфатирования. Затем на специальной установке для электрофорезного нанесения грунтовки, наконец, на механизированном устройстве для покрытия противошумной антикоррозионной мастикой. Нанесение второго слоя грунтовки и эмали автоматизировано, что гарантирует высокое качество покраски в целом.

Все виды сборки и отделки окрашенного кузова, а потом и всего автомобиля производятся на подвесных толкающих конвейерах (напомню, что раньше эти операции шли на трех отдельных напольных конвейерах, а кузов приходилось передавать с одного на другой).

Эта современная, передовая технология обеспечивает непрерывность процесса, гарантирует кузов от повреждений при транспортировке, создает удобства для сборщиков, что, в свою очередь, способствует дальнейшему повышению качества наших «москвичей».

Таков в самых общих чертах первый этап работ по расширению АЗЛК — головного завода объединения «АвтоМосквич». А дальше?

В ближайшие годы полностью будет закончено освоение «новой территории», а также реконструкция производства на старой. Еще большее развитие получит автоматизация и механизация сборочно-сварочных операций. Вот наши планы на текущий год: полностью механизировать сварку поперечин передней подвески, остова сидений, бензобаков, деталей лонжеронов рамы, поперечин пола и многих других узлов (до сих пор эти операции требовали немалых затрат ручного труда). Пустить в цехе шасси более 250 агрегатных и специальных автоматических и полуавтоматических станков, 15 автоматических линий для производства тормозных барабанов, стоек передней подвески, коробки дифференциала и других деталей. А в 1973 году мы должны ввести в строй две автоматические линии для крупной и средней штамповки, многопозиционные прессы-автоматы с усилием до 2000 тонн.

Возможно, тем, кто не знаком с заводским производством, это перечисление фактов и цифр мало что скажет. И все же я должен назвать еще несколько для сравнения. После завершения всей реконструкции на заводе будет действовать 28 комплексно механизированных участков (вместо 13 прежних), в том числе электростатической окраски штампованных деталей, агрегатов шасси, производства деталей отделки кузова методом вакуумного формования, сварки токами высокой частоты, обработки картера заднего моста и другие. В конечном итоге на АЗЛК будет 135 поточных технологических линий и 45 автоматических (до реконструкции — 11). 92% металлообрабатывающих станков должно у нас работать в автоматизированном цикле. Добавлю еще, что общая длина конвейеров достигнет 50 тысяч метров (против 14 тысяч до реконструкции), в том числе 9,5 тысячи метров толкающих с программным управлением, что появятся у нас автоматизированные склады технологического запаса агрегатов, что мы осуществим техническое перевооружение кузнечного производства.

Вполне понятно, что внедрение полного комплекса этих мероприятий потребует и качественно новой организации работ. Изменяется соотношение физического и умственного труда в производстве, это влечет за собой быстрый рост средней квалификации работников завода. Вот, к примеру, оператор многоэлектродной сварочной машины. Это не просто «человек, нажимающий кнопку», а специалист, который знает пути и методы влияния на процесс сварки, взаимодействие сложных механизмов, умеет добиться их оптимальной регулировки.

Естественно, мы уже сейчас стремимся к повышению образования и квалификации заводских кадров. К 1975 году «удельный вес» рабочих четвертого, пятого и шестого разрядов на АЗЛК поднимется до 68% против 49% сегодня.

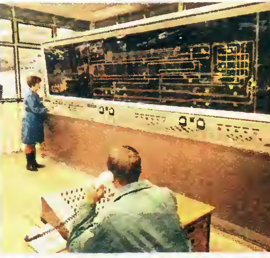
С расширением автоматизации все большую роль приобретает автоматизированная система управления производством. Технической базой АСУ станет новый информационно-вычислительный центр, оснащенный комплексом современных электронно-вычислительных машин, которые по производительности значительно превзойдут ныне действующие. Расчет оптимальных режимов работы всех линий, управление конвейерами, оперативно-календарное планирование, оперативный контроль, анализ данных о качестве изделий — все это возьмут на себя ЭВМ.

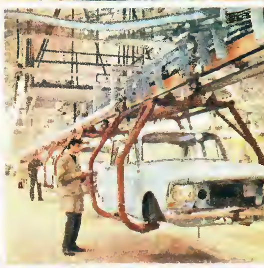
Совершенствование управления приобретает для нас теперь, с образованием объединения «АвтоМосквич», в котором АЗЛК стал головным предприятием, первостепенное значение.

В этой связи нельзя не сказать, что в новой пятилетке вступит в строй филиал АЗЛК в г. Кинешме. Там развернется производство запасных частей для всех моделей «москвичей» (оно почти удвоится), там же будут цехи точного и цветного литья, поковок, нормалей и арматуры.

Коллектив автозавода имени Ленинского комсомола ясно видит свои задачи в пятилетке. Важнейшим шагом на пути их решения является быстрейшее завершение реконструкции предприятия и достижение проектных мощностей.









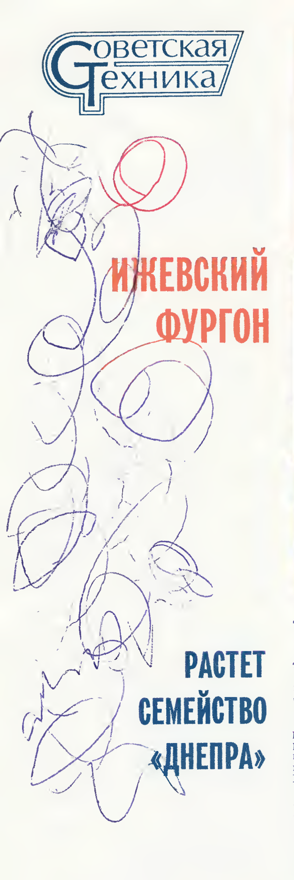
● Бестеневые камеры контроля за окраской кузова.

● Диспетчерский пульт цеха сборки.

● Последний осмотр собранного кузова перед подачей его на главный конвейер.

● Главный конвейер. Участок, где кузов соединяется с двигателем и задним мостом.

Фото В. Владимировой



ИЖЕВСКИЙ ФУРГОН

ИЖ-2715:

рабочий объем — 1478 см^3;

мощность — 75 л. с. при 5800 об/мин;

снаряженный вес — 1100 кг;

грузоподъемность — 250—400 кг;

скорость — 115 км/час;

эксплуатационный расход топлива — 9—11 л на 100 км.





РАСТЕТ СЕМЕЙСТВО «ДНЕПРА»

Прошло совсем немного времени с того дня, как мотоцикл МТ-8 положил начало семейству «Днепр» К-650, а уже в конце прошлого года он уступил место на конвейере Киевского мотозавода своему преемнику — МТ-9.

Новый «Днепр» избавился от некоторых недугов предшественника и приобрел вдобавок ряд ценных качеств. Это прежде всего касается силового агрегата — двигателя и коробки передач. Водители тяжелых мотоциклов знают, как бывает трудно развернуть в узком месте или вытащить из грязи груженую машину. Для владельцев же МТ-9 эти процедуры значительно облегчаются — его коробка снабжена передачей для движения задним ходом. Другая новинка — автоматическое выключение сцепления при переключении передач — также впервые применена на тяжелых мотоциклах. Кстати, и сам механизм переключения подвергся реконструкции, благодаря которой значительно повысились надежность и четкость его работы. Включение нейтральной передачи отмечается датчиком и лампой, расположенной в фаре.

Из других изменений, направленных на увеличение ресурса двигателя, можно назвать введение наконечников на стержни клапанов, бронзовых втулок в коромысла, а также съемные стальные стойки, исключающие износ посадочного отверстия оси коромысел при ослаблении ее крепления, и более совершенный редукционный клапан, который улучшил работу системы смазки. Он стал двойным: внутри плунжера установлен шариковый клапан, перепускающий избыток масла в тех случаях, когда проходного сечения, открываемого плунжером, недостаточно.

Новый карбюратор К-301Б обеспечивает мотоциклу более высокие динамические и эксплуатационные качества. К тому же он экономичней, особенно при больших скоростях движения, и его проще регулировать на синхронность работы цилиндров.

Литой коленчатый вал с тонкостенными «автомобильными» вкладышами хорошо зарекомендовал себя на двигателях МТ-8. После 40 тысяч километров пробега шатунные шейки вала практически не имеют износа, поэтому на МТ-9 его использовали без изменения.



В документации эта машина имеет двойной индекс — ИЖ-2715 и ИЖ-27151 и двойное название — «ИЖ-1500-фургон» и «ИЖ-1500-пикап». Но никакой путаницы здесь нет. Просто-напросто новая модификация ижевского «Москвича» в грузовом варианте может служить как фургоном, так и пикапом.

Появление ее связано с требованиями, которые предъявляет сегодня автомобильному транспорту сфера торговли и обслуживания. Именно здесь нашли широкое применение выпускаемые в Москве и Ижевске модели «433» и «434» с кузовом «фургон». Они заняты перевозкой мелких партий разнообразных грузов и рассчитаны на 250 кг для любых дорог и 400 кг — для дорог с твердым покрытием. Однако опыт эксплуатации этих машин выявил, что полностью их грузоподъемность используется крайне редко из-за малого объема кузова. Это и побудило завод сконструировать новый, больший по размерам кузов.

Высота грузового помещения увеличена с 875 до 1175 мм, при этом высота дверного проема составляет 1050 мм. Объем кузова возрос до 2,6 м^3. Автомобиль удлинился на 30 мм по сравнению с фургоном «434» и на 60 кг прибавил в весе.

Одна из конструктивных особенностей нового кузова заключается в том, что верхняя часть грузового помещения выполнена съемной. Это позволяет переоборудовать фургон ИЖ-2715 в пикап ИЖ-27151 и использовать его на внутризаводских перевозках.

Экономическая эффективность нового фургона определялась в сравнении с обычным (модели «434») на мелкопартионных перевозках самых различных грузов в шести автобазах. Выяснилось, например, что при транспортировке одежды, трикотажа, белья, галантереи среднее количество груза за ездку увеличивается на 64% (со 140 до 229 кг), обуви — на 37% (с 92 до 126 кг). В среднем же по всем категориям грузов производительность фургона возросла на 22%. И это объясняется не просто бо́льшим объемом кузова. Существенно улучшились удобства при погрузке, укладке и выгрузке, сократились простои на этих работах. Себестоимость перевозок снизилась в среднем на 12%.

Ну а другие показатели? Всесторонние испытания свидетельствуют: скоростные качества, обзорность остались такими же, как и у фургона «434».

Из внешних особенностей «ИЖ-1500-фургона» можно отметить окрашенную под цвет автомобиля (а не хромированную) переднюю облицовку и отсутствие заднего бампера. Его заменила прочная металлическая скоба, разместившаяся между задними фонарями, которая одновременно служит подножкой.

В 1972 году намечено изготовить первую промышленную партию новых фургонов.

Для улучшения ездовых качеств мотоцикла увеличен ход амортизаторов подвески заднего колеса и предусмотрена ступенчатая регулировка «жесткости» пружины в них. Ее поджимают в зависимости от нагрузки машины и характера дороги. Увеличенный до 150 мм дорожный просвет позволяет двигаться по плохим дорогам и по пересеченной местности.

Как и все новые отечественные мотоциклы, МТ-9 снабжен световыми указателями поворота. Большие, хорошо видимые фонари избавляют водителя от необходимости снимать руки с руля при повороте.

Конструктивные и технологические усовершенствования значительно увеличили долговечность мотоцикла. Гарантийный срок теперь составляет 18 месяцев, а пробег до серьезного ремонта — не менее 40 тысяч километров.

Мы уверены, что владельцы, соблюдающие все требования инструкции по обслуживанию и эксплуатации мотоцикла, значительно перекроют эту цифру и останутся довольны новым «Днепром».

В. СВЯТНЕНКО,
конструктор

г. Киев

ВСЕ ОБ АВТОМОТОСПОРТЕ

Пресс-конференция, посвященная VII съезду ДОСААФ

В тот день главным героем встречи в Центральном Доме журналиста был автомотоспорт. Шел большой разговор об итогах выступлений советских гонщиков в минувшем году, о том, что ждет любителей автомобильных и мотоциклетных соревнований в новом сезоне, о спортивных проблемах.



Приз «Трофей заводов» принимает главный инженер АЗЛК В. Позднеев.
Фото В. Ширшова

Пресс-конференция «Автомотоспорт-71-72» была посвящена VII съезду ДОСААФ. Ее организовали редакция журнала «За рулем», пресс-автоклуб Союза журналистов СССР совместно с федерациями автомобильного и мотоциклетного спорта.

О том, как спорт помогает патриотическому Обществу решать главную задачу — содействовать укреплению обороноспособности страны, подготовке трудящихся к защите Отечества, рассказали корреспондентам центральных газет, журналов, представителям радио и телевидения заместитель начальника управления ЦК ДОСААФ А. Хохлачев и главный редактор журнала «За рулем» И. Адабашев. Затем на многочисленные вопросы работников прессы ответили председатель ФАС СССР Л. Афанасьев, председатель ФМС СССР Л. Страхов, главный инженер АЗЛК В. Позднеев, заслуженный тренер СССР Р. Чертов, председатель В/О «Автоэкспорт» В. Петров, четырехкратный чемпион мира Г. Кадыров.

В торжественной обстановке был вручен приз журнала «За рулем» — «Трофей заводов», выигранный в 1971 году коллективом АЗЛК. Этого почетного трофея спортсмены предприятия удостоились за большие успехи, достигнутые в чемпионатах страны по автоспорту. Вице-президент Международной мотоциклетной федерации Б. Трамм вручил серебряную медаль мастеру спорта В. Чено́шеву (Москва), занявшему второе место в прошлогоднем первенстве мира по мотогонкам на льду, и корреспонденту РАТАУ А. Красовскому (Запорожье) — победителю фотоконкурса ФИМ 1971 года по разделу «Спорт».

Участники пресс-конференции смогли в этот вечер побеседовать с известными советскими автомотоспортсменами, тренерами, судьями, посмотреть новые кинофильмы об автомотоспорте.

О НИХ ГОВОРИЛОСЬ НА СЪЕЗДЕ ДОСААФ

Много добрых дел на счету организаций Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Выполняя решения XXIV съезда КПСС о дальнейшем укреплении обороноспособности страны, они неустанно улучшают подготовку технических специалистов для армии и народного хозяйства, совершенствуют формы массовой работы среди населения.

На состоявшемся в декабре 1971 года VII Всесоюзном съезде Общества было названо немало передовых коллективов ДОСААФ, опыт которых заслуживает изучения и широкого распространения.

Среди них — Омская областная организация, Житомирский автомотоклуб, первичная организация ДОСААФ Минского автомобильного завода, Сарненский районный спортивно-технический клуб (Ровенская область).

Что является наиболее характерным в вашей работе после VII съезда ДОСААФ? — с таким вопросом редакция обратилась к руководителям этих организаций. Вот что нам сообщили.

Соревнованию — новый размах

— На VII съезде ДОСААФ, — сказал **председатель Омского областного комитета Общества Г. КУСТОВ,** — вновь было подчеркнуто, что дальнейшее развитие социалистического соревнования и совершенствование его организации — важнейшие условия подъема всей нашей патриотической деятельности. Сейчас мы трудимся над тем, чтобы придать социалистическому соревнованию новый размах, охватить им без исключения все районные, первичные и учебные организации Общества. Ведь по собственному опыту знаем: соревнование стимулирует нашу жизнь, рождает инициативу, энтузиазм, выдвигает передовиков, новаторов.

Наша областная организация в 1970 году удостоилась Ленинской юбилейной почетной грамоты ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС, несколько лет подряд награждается переходящим Красным знаменем Министерства обороны СССР за умелую подготовку технических специалистов для Вооруженных Сил. И основой успешной работы, за которую получены высокие награды, является социалистическое соревнование.

На примере наших соревнующихся учебных организаций можно видеть, какие это приносит плоды. Вот, скажем, Омский образцовый автомотоклуб — инициатор соревнования в ленинском юбилейном году—и Калачинский. Сегодня калачинцы, а они пока находятся в менее благоприятных условиях, нежели омичи, мало в чем уступают своим знатным коллегам.

На тех же принципах строим мы соревнование первичных организаций, где по-прежнему лидирует коллектив досаафовцев моторостроительного завода имени Баранова.

В правофланговые вышли и досаафовцы Омского железнодорожного узла. Недавно за успехи в оборонно-массовой работе мы наградили их мотоциклом. Ширится социалистическое соревнование между районными организациями Общества.

Главное — качество

— Армия ждет от нас высококвалифицированных специалистов, — начал беседу **Ю. МАТКОВСКИЙ, заместитель начальника Житомирского автомотоклуба ДОСААФ.** — Как удовлетворить это важнейшее требование?

Прежде всего, должно быть усилено военно-патриотическое воспитание призывников, создана атмосфера организованности, образцовой дисциплины. Теперь, как никогда раньше, высоки требования к мастерству каждого преподавателя. Особенно важно научить курсанта умело, уверенно управлять автомобилем, добиться, чтобы будущий водитель мог быстро находить неисправности, если они обнаружатся в пути, умел их устранить. Мы прилагаем много усилий к тому, чтобы привить курсантам навыки вождения машины в сложных условиях. Серьезное внимание уделяем знанию и соблюдению Правил движения. И в этом нам помогает такая организация учебного процесса, при которой преподаватели работают с инструкторами вождения как бы по единому плану. Они вместе определяют, на какие статьи Правил обратить внимание при том или ином выезде, стараются увязать теорию с практикой. Это положительно сказывается на качестве обучения. Например, в группах преподавателя Н. Ничипоренко уже много лет подряд стопроцентная сдача экзаменов со средним баллом 4,5—4,7. Высока успеваемость и в других группах.

Больше внимания спорттехклубам

— Думаю, что каждый работник ДОСААФ, глубоко вникнув в решения VII съезда оборонного Общества, — сказал **председатель Сарненского райкома ДОСААФ Н. ПАНЬКО,** — еще раз убедился в том, какое важное значение придается в наше время улучшению деятельности спортивно-технических клубов. Они — основная база подготовки водителей для народного хозяйства, автолюбителей, мотоциклистов, развития спорта. Скажу о нашем спортивно-техническом. Клуб считают одним из передовых в области. Новое учебное здание, теплые гаражи, асфальтированная территория — все это, разумеется, стоило немалых денег. Но, создавая прочную материально-техническую базу, мы знали — затраты окупятся.

Отдача спортивно-технического уже ощутима. Так, в минувшем году в колхозе «1-е Мая» была выпущена группа шоферов, 30 трактористов. В колхозе «50 лет Октября» — около 60 механизаторов, столько же в совхозе имени Дзержинского. В этом году подготовка технических специалистов для села, автолюбителей и мотоциклистов значительно увеличится.

Радует интерес молодежи к спорту. Мы проводим у себя мотокроссы, занимаемся автодвоеборьем. В прошлом году на областных соревнованиях призывников по мастерству вождения автомобиля обладателем кубка стал воспитанник нашего клуба Петр Горский. Большой интерес вызвали межколхозные соревнования спортсменов на личных мотоциклах. 150 участников вели борьбу на трассе в течение двух дней. Можно с уверенностью сказать, что такое мероприятие надолго запомнилось и участникам и зрителям.

В чем вижу я успех и авторитет спортивно-технического клуба на селе? В первую очередь в том, что всю свою работу он должен строить в тесной связи с руководителями колхозов, совхозов, комсомольскими организациями; надо учитывать потребности в технических кадрах.

Авторитет надо заслужить

— Первичную организацию справедливо называют основой нашего оборонного Общества, — говорит **председатель комитета ДОСААФ Минского ордена Ленина автомобильного завода Л. СУХОРОСЛОВ.** — От того, как в этой низовой ячейке мы поведем дело, как сумеем привлечь, заинтересовать людей, зависит во многом уровень деятельности Общества в целом.

Комитет ДОСААФ нашего предприятия старается разнообразить военно-патриотическую работу с тем, чтобы охватить ею как можно больше членов прославленного заводского коллектива.

Впрочем, от общих рассуждений перейду лучше к цифрам. Приведу такие: заводской спортивно-технический клуб ДОСААФ выпускает ежегодно более 200 шоферов, свыше 100 мотоциклистов и около 300 радиотелеграфистов.

Подготовить 600—700 специалистов в год — дело не простое. Но мы вовсе не ограничиваем себя учебной работой. Ведь важно не только помочь приобрести ту или иную специальность, а еще дать возможность применить ее. Тут не последнее место принадлежит военно-техническим видам спорта. За период V Всесоюзной спартакиады мы провели 179 соревнований по семи видам. Из 3700 участников 623 стали спортсменами-разрядниками.

Авторитет ДОСААФ на предприятии растет во многом благодаря деятельности заводского спорттехклуба. Он объединяет свыше 300 человек.

Широкую популярность завоевал и клуб будущего воина — «Подвиг». Он работает под руководством комитетов ДОСААФ и комсомола. Походы, автомотопробеги по местам боевой и трудовой славы республики, сдача нормативов спортивно-технического комплекса «Готов к защите Родины», различные военно-патриотические вечера, встречи с ветеранами войны и труда — вот сфера его деятельности. Оба клуба работают, как говорится, рука об руку. Цель ведь у них одна — активно готовить молодежь к защите Родины.



ИСПЫТЫВАЕТСЯ «СИБИРЬ»

Два новых автобуса «Сибирь» (КАвЗ-3100) Курганского завода поступили на испытания в 10-й автобусный парк столицы. Они призваны заменить эксплуатируемые сейчас ЛиАЗ-158 и рассчитаны на перевозку до 95 пассажиров. Это красивые комфортабельные машины средней вместимости. Наиболее целесообразно их использование в городах с населением 500—600 тысяч человек.

Характерная особенность курганского автобуса — трубчатая конструкция основания, сообщающая машине дополнительную жесткость. На «Сибири» установлены двигатель ЗИЛ-130-Я6, гидромеханическая коробка передач. Рулевое управление, оборудованное гидроусилителем, и пневматические тормоза с раздельным приводом на передние и задние колеса делают машину удобной в управлении.

По большей части узлов и агрегатов КАвЗ-3100 («За рулем», 1971, № 3 и 9) унифицирован с существующими моделями Львовского и Ликинского заводов. Это значительно упростит эксплуатацию и ремонт.

Новые автобусы прошли весь комплекс лабораторно-дорожных испытаний и хорошо зарекомендовали себя в самых тяжелых условиях: в сорокаградусные сибирские морозы (в Кургане) и в сорокаградусную жару (в Ташкенте). Надежно работала система вентиляции и отопления.

После небольших конструктивных доработок курганские автобусы будут пущены в серийное производство.

А. ЭРТЕЛЬ

РАДИОСВОДКИ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ

Министерство внутренних дел СССР сообщает, что **для более полной и своевременной информации водителей и всех других участников движения о дорожных условиях — погоде, состоянии проезжей части, режимах езды — начинаются ежедневные передачи сводок** по местному радиовещанию всех республик, краев и областей. Сбор и представление этих сведений комитетам по телевидению и радиовещанию поручены гидрометеослужбе, дорожным органам и автоинспекции.

Синоптики станут **трижды в сутки** составлять специализированные обзоры и прогнозы погоды по территории республики, края или области: к 5.30 и 11.30 — на ближайшие 12 часов и к 19.30 — на следующие сутки. Предупреждения о возникновении особо опасных для движения транспорта явлений погоды будут передаваться в эфир незамедлительно, вне графика.

Территориальные управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог общегосударственного, республиканского и областного значения взяли на себя **подготовку информаций о состоянии проезжей части дорог и отдельных их участков**, проезд по которым ограничен или закрыт из-за паводков, снежных заносов, обвалов, повреждения искусственных сооружений и т. п., а также о направлениях временных объездов.

Органы Госавтоинспекции станут предоставлять для радио данные о наиболее серьезных происшествиях за последние сутки, давать рекомендации о соответствующих обстановке мерах предосторожности и режимах движения.

Радиосводки — новый шаг на пути дальнейшего повышения безопасности дорожного движения.

МЕМОРИАЛ И. А. ЛИХАЧЕВА

Автомобильный кросс, посвященный памяти Ивана Алексеевича Лихачева, первого директора Московского автозавода, привлек более сорока спортсменов. Среди них были ведущие гонщики столицы — мастера спорта Г. Краюхин, А. Сидоров, К. Житков, Ю. Осалин, кандидаты в мастера М. Говоров, В. Михалкин и другие. Участники, выступавшие на автомобилях ЗИЛ-130 и ГАЗ-51, вели трехчасовую борьбу за награды, учрежденные спортклубом «Торпедо», на сложной трассе в Крылатском.

Переходящий кубок и звание чемпиона клуба «Торпедо» завоевала команда 18-й автобазы Москвы в составе А. Сидорова и В. Коваленко. Второе место у спортсменов экспериментального цеха ЗИЛа Г. Краюхина и М. Говорова. На третьем — команда автотранспортного цеха ЗИЛа (Н. Хритоненков и В. Макаров).

Чемпионом завода в отдельном зачете стал Г. Краюхин.

Первое, второе и третье места в классе ГАЗ-51 заняли соответственно О. Минеев, Н. Ворисейко и В. Шапкин.



На трассе кросса.

Фото И. Керцелли

ПАМЯТНИК ВОИНАМ-ШОФЕРАМ

Много на армянской земле обелисков, увековечивших память тех, кто отдал жизнь за свободу и независимость советской Родины. Недавно в Ленинакане установлен еще один памятник — памятник воинам-водителям. Он воздвигнут по инициативе руководства и партийной организации автотранспортного предприятия № 2. В день его открытия у здания Ленинаканского АТП № 2, где выстроился военный оркестр, соседние улицы были запружены народом. На митинге выступили партийные и советские работники, заместитель министра автомобильного транспорта Армянской ССР Н. Махмудов, сестра погибшего воина-водителя Геворка Вартаняна Лена Вартанян, шоферы—ветераны войны и труда. Они говорили о ратных подвигах сынов Армении, тех, кто под огнем противника доставлял боеприпасы, выдвигал на передовую орудия, вывозил с поля боя раненых.

Ветераны обратились к молодежи с призывом свято хранить боевые и трудовые традиции многомиллионной армии шоферов.

А. АТАЛЯН,
секретарь парторганизации автотреста № 1

г. Ереван



ПРОШЛО ПРОВЕРКУ В ВОРКУТЕ

Самые популярные на севере машины после авиации — вездеходы, а зимой — еще и снегоочистители. В каждом заполярном городе существует, как правило, специальная служба снегоочистки, без которой невозможна борьба со снегом.

Конструкторы «Ударника» — Минского завода дорожных машин — постоянно работают над созданием совершенных снегоочистителей, в том числе для самых северных районов. Опытный образец такой машины — Д-601С (индекс «С» означает «в северном исполнении») был успешно испытан в районе города Воркуты. Он смонтирован на базе колесного быстроходного тягача К-700. После испытаний снегоочиститель рекомендован к серийному производству.

Продукцию Минского завода знают в 28 странах мира. На снимке М. Минковича (ТАСС) — отправка машин.

В ГОСТЯХ У ВЛАДЕЛЬЦА «ЗАПОРОЖЦА»

Продолжаем начатое на прошлом заседании («За рулем», 1971, № 1) знакомство с «Запорожцем» Л. Н. ИВАНОВА. Сегодня Лев Николаевич рассказывает об измененных шаровых шарнирах рулевых тяг, приспособлениях для легкого и безопасного демонтажа узлов передней подвески, свечном ключе с «захватом», отключении аккумулятора.

Длительная эксплуатация показала надежность и целесообразность переделок, сделанных автолюбителем. Их переняли уже многие его коллеги по секции «Запорожец» Московского городского автомотоклуба.

О шаровых шарнирах рулевых тяг

«Больным местом» шаровых шарниров рулевой трапеции у «запорожцев» является крайне малый ход поджимной пружины, отсутствие полостей для смазки и недостаточное уплотнение узла со стороны заглушки. На новых «запорожцах» (ЗАЗ-966) шарнир снизу герметизирован надежно, а о том, как улучшить герметизацию шарнира снизу на машинах прежних выпусков (ЗАЗ-965), рассказано в журнале «За рулем» № 8 за 1969 год. Можно сделать шарнир более долговечным, если изменить способ поджатия верхнего вкладыша и установить пресс-масленку, как это показано на рис. 6.

Заглушку 1 (рис. 7) и нажимной поршенек 3 выточите из стали или латуни. Поджимную пружину 2 навейте из 2-миллиметровой пружинной проволоки; ее усилие в рабочем состоянии должно быть в пределах 15—20 кг. Обе детали вполне обеспечивают постоянное поджатие шарового пальца при любом износе вкладышей, исключают появление люфта в шарнирах рулевой трапеции. Нижний вкладыш лучше оставить капроновый, а верхний — желательно сделать из бронзы, уменьшив его высоту (по сравнению с серийным) на 2,5 мм, чтобы при износе вкладыши не уперлись один в другой. Перед сборкой полость заглушки надо заполнить смазкой, а под ее фланец установить прокладку. Чтобы заглушка не отвернулась, контрим ее проволокой, продетой в отверстие на головке. Значительный запас смазки обеспечивает длительную работу шарнира без добавления. Однако раз в сезон его все же необходимо смазывать. Для установки пресс-масленок надо просверлить и нарезать отверстия М6 примерно на середине высоты головки тяг (рис. 8).

Шарниры поперечной тяги работают в менее тяжелых условиях, и их заглушку, пружину и поршенек можно делать более низкими. Да и поставить в этих местах заглушки, такие же, как на боковой тяге, нельзя — мешает кузов.

Резьбу в головках тяг делают метчиком М27×1,5 или же нарезают на токарном станке на глубину 8—9 мм. Снизу шарнира припаяйте медью или приклейте эпоксидным клеем кольцо для крепления грязезащитного колпачка.

Три простых съемника для шаровых пальцев

Я давно пользуюсь малогабаритным съемником простейшей конструкции (рис. 9), при помощи которого выпрессовываю пальцы любого шарнира рулевой трапеции, не опуская подвески. Как видно из рисунка, съемник сварной. Для его изготовления нужен небольшой отрезок уголковой и три полоски листовой стали. Выжимной болт с резьбой М12 я выточил из стали 45 и закалил до твердости 40—45 единиц HRC.

При демонтаже передней подвески ЗАЗ-965 и «966» обычно очень трудно «стянуть» рулевую сошку со шлицев ее вала. В этом случае, к сожалению, нередко прибегают к молотку, а подчас и к кувалде, забывая при этом, что, ремонтируя один узел, можно повредить другой. Применить обычный съемник нельзя — мешает верхняя труба торсионов. Использовать для этой цели коническую вилку, рекомендуемую в книге К. С. Фучаджи «Автомобиль «Запорожец» ЗАЗ-965А», не всегда удается, так как при сильном заклинивании сошки на валу вилкой можно повредить рулевой механизм.

Проще всего сделать аналогичный предыдущему (см. рис. 9) съемник из двух кусочков уголкового железа и двух пластин, соединив их сваркой. В верхней пластине выпиливаем овальное отверстие для захвата рулевой сошки, а в нижней — нарезаем отверстие под выжимной болт с резьбой М12 (вместо нарезки в нижнюю пластину можно вварить гайку). При сварке деталей съемника важно обеспечить прохождение оси выжимного болта через центр овального отверстия в верхней полке съемника.

Приспособления для выпрессовки втулок, которые были описаны в литературе, для автолюбителя порой весьма сложны, и, когда настала пора ремонта, мне пришлось «изобретать велосипед», более удобный и надежный. Практически все детали приспособления (рис. 10) изготовлены на токарном станке. Материал — сталь 45. Экстрактор 6 закаливаем до твердости 35—40 HRC. Штифт 5, служащий для наклона экстрактора при вводе его в отверстие втулки, запрессовываем молотком.

Как работает съемник? Вначале выпрессовываем наружную втулку. Для этого поворачиваем винт 1 штифтом вверх, устанавливаем экстрактор наклонно, верхним захватом вперед, причем штифт должен войти в выемку 7 на экстракторе. В таком положении вводим съемник в отверстие наружной втулки. Как только нижний захват заскочит за втулку, винт следует потянуть назад. Убедившись, что экстрактор надежно захватил втулку, надеваем упорный колпак 4 на трубу оси, навинчиваем гайку 2 и, вращая ее ключом, выпрессовываем втулку. Аналогично извлекаем внутреннюю втулку. Не правда ли, просто?

Предупреждение: точно центрируйте на трубе оси упорный колпак. В противном случае наружная втулка может упереться в его торец.

Свечной ключ с «захватом»

Каждый автомобилист знает, как важно при заворачивании свечи сразу «попасть в нитку», иначе можно повредить резьбу. Поэтому вначале свечу обычно «заправляют» от руки, а затем уже действуют ключом. Однако это не так просто: свечи сидят в глубоких гнездах головки блока. Особенно неудобно делать это на горячем двигателе. Некоторые автолюбители предлагали даже довольно сложное специальное приспособление для ввинчивания свечей от руки (см. «За рулем», 1969, № 3). Рекомендую более простое решение: достаточно внутри трубки свечного ключа укрепить прямой карболитовый наконечник высоковольтного провода. Теперь, как только вы надвинете ключ на свечу, наконечник прочно охватит ее центральный электрод, и можно вынимать свечу из углубления блока, не опасаясь, что она выпадет.

При установке вставляем свечу в ключ (наконечник вновь захватывает ее электрод) и от руки ввинчиваем в гнездо головки блока, прибегая к воротку лишь для окончательного затягивания.





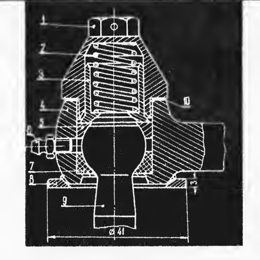


Рис. 6. Измененный шарнир боковой тяги в сборе: 1 — заглушка; 2 — пружина; 3 — нажимной поршенек; 4 — головка тяги; 5 — укороченный верхний вкладыш; 6 — пресс-масленка; 7 — нижний вкладыш; 8 — кольцо грязезащитного колпачка; 9 — шаровой палец; 10 — прокладка.

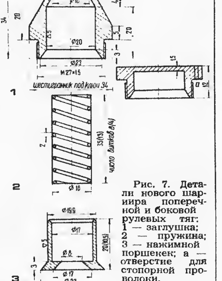


Рис. 7. Детали нового шарнира поперечной и боковой рулевых тяг: 1 — заглушка; 2 — пружина; 3 — нажимной поршенек; а — отверстие для стопорной проволоки.

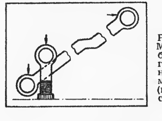
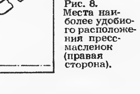


Рис. 8. Места наиболее удобного расположения пресс-масленок (правая сторона).



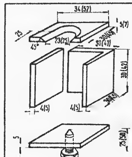


Рис. 9. Съемники для рулевой сошки и шаровых пальцев рулевой трапеции. В скобках и на выноске—размеры съемника для шаровых пальцев.

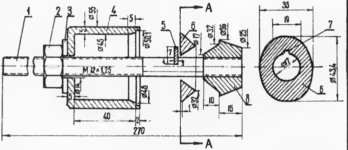




Рис. 10. Съемник для втулок рычагов передней подвески: 1 — ходовой винт; 2 — гайка; 3 — шайба; 4 — упорный колпак; 5 — штифт; 6 — экстрактор; 7 — выемка для штифта; 8 — гайка экстрактора.

Рис. 11. Отключатель на панели приборов. Стрелкой показан замыкающий штырь.



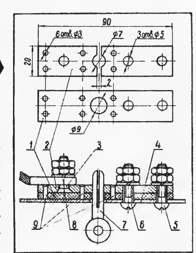


Рис. 12. Конструкция отключателя: 1 — изоляционная пластина; 2 — медная или латунная разрезная пластина; 3 — винт подвода «минусового» провода; 4—панель корпуса автомобиля; 5 и 6 — болты крепления; 7—штифт; 8 — «минусовый» провод; 9 — заклепки.

Как укрепить наконечник в торцевом свечном ключе? Сточите наконечник напильником на 1—1,5 мм по наружному диаметру, наденьте на свечу и в таком виде вставьте в трубку ключа до полного входа шестигранника в гнездо ключа. Затем сделайте 3-миллиметровым сверлом сквозное отверстие в ключе и наконечнике на 3—5 мм выше электрода свечи и поставьте заклепку.

Как отключить аккумулятор

Автолюбителей не нужно убеждать в целесообразности отключения аккумулятора при длительных стоянках. Многие из них пользуются для этой цели самодельными или имеющимися в продаже устройствами. Предлагаемое мною отличается не только простотой и надежностью, но и малыми габаритами, что позволяет установить его на внутренней части отбортовки панели приборов «Запорожца», вблизи от замка зажигания (рис. 11). Поэтому замыкающий штырь можно носить на одной цепочке с ключами зажигания, и тогда уж, уходя, не забудешь «обесточить» автомобиль.

Устройство отключателя ясно из рис. 12. Минусовую клемму аккумулятора отсоединяем от «массы» автомобиля и 5-миллиметровым медным изолированным проводом 8 соединяем при помощи винта 3 с левой частью пластины 2. Эта пластина делается из 5-миллиметровой латуни или меди, изолируется от корпуса автомобиля пластиной из диэлектрика 1 (эбонит, текстолит или подобный материал). Правая часть разрезной пластины 2 соединена с корпусом машины болтами 5 и 6. Для лучшего контакта хорошо подложить под эти болты один конец тонкой медной пластинки сверху, а другой — снизу отключателя.

В месте стыка распиленной пластины 2 образуется отверстие. Если вставить в него штифт 7, цепь замкнется, если вынуть — она полностью обесточится.

Вначале изготовьте пластины 1 и 2, затем вставьте винт 3 (он не должен проворачиваться), соберите обе части на 3-миллиметровых заклепках, просверлите отверстия для болтов 5 и 6 и после этого аккуратно распилите пластину 2 точно по диаметру отверстия для штифта 7. Медный (латунный) штифт 7 для лучшего контакта распилите вдоль, до половины длины. Не забудьте надежно изолировать головки заклепок 9 от корпуса автомобиля.

Если на стоянке нужно обеспечить питание габаритных огней или сигнальной противоугонной системы, «заземлите» аккумулятор через дополнительный блок предохранителей, соединив один из его выводов с массой, а другой — с проводом. В случае короткого замыкания или при попытке пуска стартера предохранитель сгорит и цепь обесточится.

Конкурс самодельных автомобилей

МАРШ-ПАРАД в 3000 километров



На переднем плане «Орион» (главный приз конкурса), за ним — «КД» (первый приз).



«Алмаз» (второй приз).

«Турист» (третий приз).



Автомобилисты — народ дотошный. Есть среди них такие, кто способен на слух определить болезнь двигателя и кому одного, мельком брошенного взгляда достаточно, чтобы назвать марку самого редкого автомобиля. Однако можно смело утверждать, что, окажись автомобильный знаток осенью минувшего года у центрального входа ВДНХ в Москве, он был бы обескуражен, увидев здесь полтора десятка машин, не похожих ни на одну из существующих моделей.

Разгадка проста: это были самоделки, спроектированные и построенные конструкторами-любителями. А собрались они вместе, чтобы отправиться в традиционный девятый пробег на призы журнала «Техника—молодежи».

Нет, не все автомобили поражали изысканностью форм и смелостью линий. Встречались тут и неказистые создания. Но были и такие, при взгляде на которые не верилось, что они изготовлены не в цехах завода, а в личных гаражах руками своих владельцев.

Маршрут пробега проходил через Тулу, Орел, Киев, Ровно, Львов, а затем через Ужгород, Мукачево, Тячев. Он вел участников в Кишинев, а оттуда в конечный пункт — Одессу. Три тысячи километров прошли «самоделки».

Скажем лишь, что трудностей было вдоволь, и самых разных. Это и длинные марш-броски, и горные серпантины Карпат, и ненастье. Однако график выдерживался строжайше. В организации большую помощь оказывали местные комитеты ДОСААФ. В каждом узловом пункте маршрута проводились выставки автомобилей и соревнования: фигурное вождение, скоростной подъем. Постепенно вырисовывалось, «кто чего стоит»...

Покидая любой крупный город, колонна увеличивалась на одну-две машины. В результате в Одессу пришло в общей сложности четыре десятка автомобилей, представленных двадцатью шестью городами страны. Внушительное зрелище предстало перед одесситами. Сверкая яркими красками и хромом, поражая формой, двигались по Дерибасовской спортивные открытые машины и туристские легкие «джипы», микроавтобусы и солидные семейные экипажи «под Волгу». На площади у знаменитого оперного театра открылся последний «автосалон» и были вручены награды участникам конкурса.

Главный приз жюри единодушно присудило автомобилю «Орион», созданному 25-летним модельщиком Виктором Курганским из села Садки Полтавской области. Не только талант конструктора привел Виктора к победе. Он постоянно занимал ведущие места на дополнительных соревнованиях.

Первый приз получил московский художник В. Елтышев за автомобиль спортивного типа из серии «КД», о которой уже рассказывалось в журнале «За рулем» (1970, № 10). Этот автомобиль был отмечен в пробеге специальным дипломом журнала «За рулем», как наиболее отвечающий современным эстетическим требованиям.

Второй приз завоевал слесарь из Донецка В. Литовченко. Его интересный открытый «Алмаз» постоянно служил на парадах машиной командора.

На третье призовое место претендовали многие экипажи. Присуждено оно автомобилю «Турист», построенному братьями Г. и Э. Бдаянами из Тбилиси. Эта машина удобна, устойчива, свободно вмещает пятерых и перевозит солидный груз. «Турист» был также отмечен дипломом журнала «За рулем», за наиболее рациональную компоновку.

Невозможно перечислить все интересные модели, но некоторые «анкетные данные» об автомобилях-победителях и адреса их владельцев привести нужно.

«Орион» — микроавтомобиль типа «купе», два взрослых и два детских места. Кузов из стеклопластика, рама трубчатая, сварная. Передний мост от мотоколяски СЗА. От нее же колеса и рулевое управление. Двигатель от «Запорожца» модели «965», расположенный сзади, позволяет развивать до 120 км/час. Весит автомобиль 580 кг. Адрес владельца: Полтавская область, Кременчугский район, с. Садки, Курганский Виктор Иванович.

«Алмаз»—открытый автомобиль типа «два плюс два». Кузов из фанеры, пропитанной смолами. Передний мост от «Москвича-408» с некоторыми изменениями, задний — самодельный, типа «де-дион». Двигатель МеМЗ-966, расположенный впереди. Максимальная скорость — 100 км/час. Общий вес машины — 850 кг. Адрес владельца: Донецк-62, ул. Пионерская, 24-1, Литовченко Валентин Иванович.

«Турист». Нижняя часть кузова из металла. Верх съемный, брезентовый, четыре двери, также съемные. Передний мост от мотоколяски СЗА, усиленный. Задний — самодельный по типу ЗАЗ-966. Рулевое управление от «Гафлингера». Расположенный сзади двигатель К-750 позволяет развивать 80 км/час. Весит автомобиль 580 кг. Адрес владельца: г. Тбилиси-3, Дманисская, 14, Г. Бдаян.

Б. ДЕМЧЕНКО,
спецкор «За рулем»

Москва—Киев—Львов—Одесса

Предвидя, что этот материал вызовет живой отклик, хотим еще раз напомнить, что редакция не располагает чертежами «самоделок» и не консультирует по ним. Эта тема, как мы уже писали, широко освещается на страницах журналов «Моделист-конструктор» и «Техника—молодежи».



САМОДВИЖУЩИЕСЯ ОРУДИЯ

Артиллерия, как известно, своим огнем прокладывает путь войскам, в первую очередь пехоте и танкам. При этом она должна сопровождать их, занимая новые позиции по мере продвижения передовых частей. Высокий темп наступления в условиях современной войны требует быстрой смены огневых позиций, сокращения времени на перевод артиллерийского орудия из походного положения в боевое и обратно, облегчения работы орудийного расчета. Поэтому в последнее время появились так называемые самодвижущиеся орудия. Они представляют собой промежуточное звено между обычной, то есть буксируемой, и самоходной артиллерией.

Самодвижущееся орудие, как и большая часть других артиллерийских систем, снабжается колесным ходом и подвеской колес и, вдобавок, оборудуется автономным двигателем, трансмиссией, механизмами управления. Оно может передвигаться без помощи тягача с одной огневой позиции на другую, преодолевать естественные препятствия. Таким образом, эти артиллерийские установки по своим, как их принято называть, агрегатам самодвижения близки к автомобилям. Но, в отличие от них, у орудий такого типа двигатель не играет главной роли, так как для транспортировки на дальние расстояния, как правило, применяются колесные или гусеничные тягачи.

Среди первых артиллерийских самодвижущихся систем, разработанных у нас, была 85-миллиметровая самодвижущаяся пушка, которую мы возьмем в качестве примера.

Она снабжена поршневым двигателем внутреннего сгорания (охлаждение воздушное), однотипным с мотоциклетным. Естественно, что двигатель имеет пусковую систему, электрооборудование и приборы питания. Топливными баками служат пустотелые станины орудия.

Трансмиссия, как и на автомобиле высокой проходимости, состоит из сцепления, коробки передач и демультипликатора, а также главного вала, соединяющего их с задним мостом. На ведущие колеса крутящий момент от заднего моста передается через карданные валы и бортовые редукторы. Для преодоления тяжелых участков пути, когда на первой передаче тяга недостаточна, включается понижающая передача демультипликатора.

Чтобы повысить проходимость, в конструкцию трансмиссии самодвижущегося орудия иногда вводят механизм блокировки дифференциала и самовытаскиватель. Блокировка позволяет всей системе двигаться за счет тяги только одного колеса, если другое из-за плохого сцепления с грунтом буксует. А самовытаскиватель действует как лебедка. С его помощью можно вытаскивать орудие, когда оба его колеса застряли или буксуют. Барабаны самовытаскивателя размещаются на дисках ведущих колес, а трос — на щите. С этой же целью используются еще цепи противоскольжения для ведущих колес.

Помимо механической трансмиссии на самодвижущихся орудиях может применяться гидравлическая передача.

Механизмы управления служат для изменения направления движения орудия, его скорости и остановки на подъемах и спусках. Подобно автомобилю, самодвижущееся орудие снабжается и рулевым управлением и тормозами. Управляемое (при помощи механизма автомобильного типа) третье колесо расположено у хоботовой части станины и, когда в нем нет нужды (при буксировке тягачом), может быть поднято. Водитель размещается на подрессоренном сиденье, которое установлено на кронштейне станины у хоботовой части.

Самодвижущиеся орудия буксируются с такой скоростью, на какую способны тягачи. При самостоятельном движении в положении «стволом вперед» они способны развивать 5—6 км/час, а в положении «стволом назад» — 25 км/час. При этом на них можно перевозить и боевой расчет и ящики с боеприпасами. Если же орудие транспортируется на буксире, то боеприпасы и люди размещаются в кузове тягача.

Принцип самодвижения в артиллерии реализуется и в армиях других государств. Например, в США самодвижущиеся орудия считаются средством повышения мобильности буксируемой артиллерии на поле боя, причем средством экономически выгодным, позволяющим использовать уже имеющиеся в войсках или на складах буксируемые орудия.

На вооружении американской армии находится 155-миллиметровая самодвижущаяся гаубица с гидравлической трансмиссией. На станине ее лафета установлен 35-сильный карбюраторный двигатель. Водитель размещается посередине станины и действует двумя рычагами. Общий вес гаубицы — 6400 кг, из них 500 кг приходится на агрегаты самодвижения. Своим ходом орудие перемещается по дороге со скоростью до 15 км/час, а допустимая скорость буксировки — 80 км/час. Гаубица может разворачиваться на месте, что ускоряет наводку и обеспечивает круговой обстрел. Кроме того, она приспособлена для транспортировки по воздуху.

На вооружение противотанковых подразделений мотопехотных дивизий бундесвера (ФРГ) поступает 90-миллиметровая самодвижущаяся противотанковая пушка ПАК-90. На нижнем станке ее лафета, выполненном в виде коробчатой рамы, расположены силовой агрегат, рулевое колесо и органы управления двигателем, сиденья для трех номеров расчета, тормозная система, нижний откидной щит и ящики боеприпасов.

За границей считают, что при выходе из укрытия во время смены огневой позиции такое орудие может быть легко обнаружено наблюдателями противника. Поэтому пушка ПАК-90 рассчитана на скорость до 20 км/час.

Особое внимание уделено обеспечению возможности самодвижения орудия на труднодоступной местности. Для этого предусмотрены ведущие колеса большого диаметра (принцип арбы), а клиренс лафета сделан равным 380 мм. На сильно пересеченной лесистой и болотистой местности ведущие колеса могут действовать независимо одно от другого. Это достигается поворотом специальных рычагов. Общий вес орудия — около 5000 кг.

Движением пушки можно управлять и находясь рядом с орудием, так что водитель имеет возможность снять орудие с огневой позиции, будучи под прикрытием его щита.

Сегодня применение самодвижущихся орудий стало одним из важных способов повышения мобильности буксируемых артиллерийских систем непосредственно в районе боевых действий. При разработке их стремятся избегать сложности и дороговизны, присущих самоходным орудиям.

Инженер-полковник
А. ЛАТУХИН



Образец самодвижущегося орудия.

Новые требования к обслуживанию авто- и мотолюбителей не сводятся к значительному расширению сети предприятий по ремонту машин, они предполагают и решительное улучшение стиля работы, повышение ее культуры и качества. К сожалению, эта вторая и не менее важная часть задачи нередко отступает на задний план перед заботами об увеличении количества сервисных станций, числа рабочих постов, расширении материальной базы. Вот почему наше внимание привлекло письмо, пришедшее в редакцию из Литвы от мотоциклистов Каунаса. Они приглашали приехать в их город, познакомиться с мастерской по ремонту мотоциклов, убедиться, чего можно достичь при ответственном отношении к делу, хорошей творческой инициативе.

Редакция приняла приглашение, корреспондент журнала побывал в Каунасе. Так родился репортаж.



1 Дорога к этому небольшому зданию на окраине города хорошо знакома всем владельцам двухколесных машин. Броская светящаяся вывеска над крышей гласит: «Тайсимас мотоциклу» («Ремонт мотоциклов»). Вот первое знакомство с очередным клиентом, предварительный осмотр его машины.

2 Работников предприятия технического обслуживания на этом снимке легко узнать по форменной одежде. И это приятно, это подчеркивает официальную обязательность начинающихся взаимоотношений. Механик В. Шкленыкас и приемщица-бухгалтер И. Яцинене детально согласуют с заказчиком объем работ, их стоимость, срок исполнения. Двигатель требует капитального ремонта. Его владелец сам может убедиться в том, какие детали нужно заменить, что исправить. Точно в назначенный срок, через десять дней агрегат будет как новый.

3 Коленчатый вал — одна из самых дорогих и дефицитных деталей двигателя. Ремонтировать его при износе шатунных подшипников — весьма хлопотное и трудоемкое дело. Проще заменить весь вал (с шатуном), что повсеместно и практикуется. В Каунасе же валы разбирают и заменяют только шатун с подшипником и пальцем. С ювелирной точностью эту операцию выполняет Й. Баканас. Владелец получает практически новый вал, сэкономив половину его цены.

4 Уверенность в надежной работе двигателя после ремонта дает его горячая обкатка и регулировка на стенде. Эта операция стала здесь обязатель-

«ТАЙСИМАС МОТО







ной как завершение ремонта. Стенд пришлось создавать своими силами по чертежам и расчетам заведующего мастерской мастера спорта А. Шлапикаса (справа). Кстати, своими руками тут сделаны и сушильная печь, из которой мотоциклы после окраски выходят словно новые, и многие другие большие и малые приспособления, повышающие качество работы.

5 Здесь научились обращаться не только с металлом. Здесь ремонтируют и стеклопластиковые кузова, и щитки боковых прицепов к мотоциклам. Слесари Э. Миколайтис и Л. Ведегис так заделают пробоину стеклотканью и смолой, что потом даже трудно найти место повреждения.

В коллективе Каунасской моторемонтной мастерской трудится в основном молодежь, спортсмены-разрядники и даже три мастера спорта. И у них, честное слово, есть чему поучиться. Прежде всего — творческой инициативе, изобретательности, ответственности за выполняемое дело, умению работать хорошо.

«Тайснмас мотоциклу» — одна из многих мастерских, осуществляющих наряду с другими работами и гарантийный ремонт мотоциклов «Ява». По отзывам чехословацких специалистов, здесь это делают наилучшим образом.

Культура и качество технического обслуживания — одна из главных задач сегодняшнего дня в области сервиса. Для ее решения нужно собирать и обобщать положительный опыт. Мы рассказали об одном из примеров, заслуживающих самого широкого распространения.

Б. СИНЕЛЬНИКОВ,
спецкор «За рулем»

г. Каунас

Фото В. Барткуса

ЦИКЛУ»



В январском номере журнала была напечатана статья Ю. Соляникова «Моральный климат дороги». Автор ее вел речь прежде всего о взаимоотношениях людей, которых так или иначе связывает серая лента асфальта или грунтовой проселок, о тех вещах, от которых зависит и настроение, и благополучие их, и, не в последнюю очередь, безопасность движения. Поскольку вопросы эти не могут не волновать любого водителя, и профессионала и любителя, и бывалого и начинающего, сегодня мы продолжаем разговор, привлекая к нему читателей.

На дороге одному не прожить...

Дорога... Емкое слово, за которым длинные перегоны и ветер в стекло, меняющиеся горизонты и уверенная песня мотора, радости и беды, и, конечно же, встречи. Они неотделимы от дороги, поскольку она сама их предопределяет, их сулит. Одни встречи тут же забываются, и через несколько минут уж и лица не вспомнишь, и название селения выбросишь из памяти. От других в сердце остается зарубка на всю жизнь. Иная встреча способна сделать человека богаче, добрее, человечнее. А бывает наоборот, после какой-то словно мир тускнеет.

Часто после особо памятной встречи водитель, вернувшись домой, тут же садится за письмо в редакцию. Им владеет чувство благодарности, признательности, желания помочь другим или гнева.

Впрочем, судите сами.

Житель Петрозаводска В. ЗОРИН взволнованно делится пережитым, рассказывает, как в трудной, аварийной обстановке выручили его незнакомые друзья-шоферы, поделились даже тем, чем нельзя было делиться, — шпильками, снятыми с колес своих автомобилей. И позже, когда перед Валдайскими подъемами отказал двигатель, снова добрые умелые руки вернули жизнь автомобилю. «Поверите, у меня душа запела, — пишет читатель. — Прошло уже много времени с того памятного рейса. Но и сейчас тепло становится на сердце, когда вспоминаю».

Автолюбитель В. БАЛАШОВ из Ленинградской области просит от его имени поблагодарить отзывчивых людей, работающих на Клинской автобазе. Не считаясь со временем, они помогли ему отремонтировать «Запорожец».

Но вот письмо из Коломны от Ю. ШТЫРКОВА. «На заправочной станции ко мне подошел автолюбитель и чуть ли не со слезами на глазах стал просить подшипник, чтобы доехать до дома. Подшипник я дал. Он обещал выслать, написать. Но прошло уже больше года — а от него ни слова!»

Разные встречи, разные линии взаимоотношений. И не пропавшего подшипника жаль Ю. Штыркову, не из-за него он пишет. Жаль ему утерянного доверия, обидно за мелочного неумного человека. Такой не ценит доброго в людях и никогда не поможет другому. А эта помощь порой так нужна!

Каждый может вспомнить знакомую картину: автомобиль на обочине, человек, копающийся под капотом. И ведь ему порой нужно так мало — только еще бы две руки в помощь, да добрый совет, да было бы с нем выкурить по сигарете. Но проносятся мимо автомобили, нет дела торопливым людям до попавшего в беду водителя.

Вот еще письмо. Рассказывает о случившемся полтавчанин П. ГРИГОРЕНКО, шофер станции скорой медицинской помощи. «Был я зимой в дальнем селе, у матери. Собрался ехать назад — автобус не идет (метель, гололед). Вышел на трассу Харьков—Полтава и около трех часов стоял с поднятой рукой, чуть совсем не замерз. За это время мимо прошло машин пятьдесят, и ни одна не остановилась. Уж когда я потерял всякую надежду, меня посадил к себе водитель «Москвича-408» № 42—69 ВИЖ. От радости я забыл даже фамилию спросить. Прошу вас, поблагодарите от моего имени этого доброго человека и передайте ему наилучшие пожелания».

Человек благодарит человека. Кажется, за что тут благодарить. Ведь ехал тот один, так почему же не подвезти попутчика. Но в том-то и дело, что сплошь да рядом бывает, когда человек стоит на обочине часами с поднятой рукой, а мимо проходят автомобили, в которых нашлось бы для него место.

Если бы спросить такого «проскочившего мимо» водителя, почему не остановился, он, наверно, привел бы какой-то объективный довод: поздно заметил и не хотел резко тормозить, обочина слабая, место неудобное, торопился и т. п. Но очень часто причина одна — черствость. Такой человек начинает это понимать лишь тогда, когда по воле обстоятельств сам оказывается в положении «путника у дороги» или «нуждающегося в помощи».

И тут мы уже затрагиваем основу основ: вопрос о воспитании.

В самом деле. Получил молодой парень «права», в автохозяйстве выдали ему автомобиль, отправили в рейс — и остался человек наедине с дорогой. Ему много рассказывали об автомобиле, учили правилам движения, говорили о графиках и планах. Но кто сказал ему, что в дороге нельзя оставлять человека один на один с бедой? Лишь с годами приходит опыт и понимание, что НА ДОРОГЕ ОДНОМУ НЕ ПРОЖИТЬ. Где трудно — это случается раньше. Там, где легче, — порой на это нужны годы.

Готовя хорошего специалиста (об автолюбителях и говорить не приходится), мы нередко забываем его воспитывать. А точнее, говорим общие слова, а вот как их применить на дороге — это предоставляем ему додумывать самому. Не умеем иной раз использовать огромный моральный опыт, традиции дороги, совершенно конкретный смысл которых хорошо усвоен бывалыми водителями.

Официально программы подготовки водителей не предусматривают на этот счет специальной темы. Но мы знаем наставников молодежи — преподавателей, инструкторов, которые в той или иной форме преподают будущим водителям «Неписаный закон дороги».

Письма читателей свидетельствуют о том, что этот опыт надо закрепить, так сказать, юридически, в перечне тем, охватываемых программами.

Офицер-автомобилист из Грозного И. ГУГУЛАШВИЛИ пишет: «Я считаю, настала пора ввести на автомобильном транспорте что-то вроде «закона моря». Ведь там помощь оказывается любому судну, терпящему бедствие. А автомобиль — тоже своего рода судно!» Автор другого письма, В. ЕГОРОВ из Рязани, предлагает устанавливать вдоль дорог плакаты с напоминаниями: «Водитель! Остановись и помоги товарищу!»

Вероятно, эти советы заслуживают внимания, и те, кого они затрагивают, к ним прислушаются. Но ничто не делается вдруг. И наивно было бы думать, что вот с завтрашнего дня у каждого автомобиля, вставшего из-за неисправности, будет скапливаться очередь из желающих помочь, а человек, просящий, чтобы его подвезли, окажется вынужденным выбирать автомобиль.

Но если каждый из нас вспомнит об этом разговоре, находясь в пути, — приятных встреч станет гораздо больше, а сама дорога покажется глаже и короче. И каждый водитель, отправляясь в путь, будет чувствовать рядом плечо друга. А с другом — нипочем любая беда.



Советом и делом

Заботы областной комиссии по безопасности движения

Великий труженик автомобиль по терминологии юристов является источником повышенной опасности. А в условиях начинающегося на улицах и дорогах страны «автополоводья» опасность умножается многократно. Чтобы предотвратить угрозу, сил одной госавтоинспекции уже недостаточно.

Возьмем нашу область. Дороги ее буквально наводняются машинами в период вывозки с полей нового урожая. И конечно, уборочная кампания требует особой подготовки техники и организации перевозок, ремонта мостов, дорог и подъездных путей. Все это в минувшем году было предусмотрено у нас специальным планом. На всех дорогах, по которым вывозилась сельскохозяйственная продукция, были установлены круглосуточные посты, где дежурили сотрудники милиции и их добровольные помощники — общественные автоинспекторы и дружинники, работники комитетов народного контроля, комсомольский актив и лучшие рабочие автотранспортных предприятий. Они проверяли техническое состояние машин, контролировали исправность кузовов и пологов, препятствующих потере зерна, следили за соблюдением правил движения и правил перевозки людей в грузовиках, заботились о безопасности сельских пешеходов, оказавшихся в непривычных условиях интенсивного движения, принимали меры к предотвращению использования транспорта не по назначению и хищений сельхозпродуктов. Кроме того, в районах ежедневно проводились массовые рейды, участники которых проверяли правильность использования работающих на вывозке урожая автомобилей. Эти и другие меры в значительной степени способствовали успешному выполнению важнейшей народнохозяйственной задачи при снижении числа аварий и происшествий.

Организация и координация таких разнохарактерных мер — одна из задач областной комиссии по безопасности дорожного движения. При Пензенском облисполкоме она создана около четырех лет назад и является весьма представительным общественным органом. В ее составе свыше двадцати руководителей управлений и отделов облисполкома, управления внутренних дел и госавтоинспекции, комитета по телевидению и радиовещанию, печати, культуры и кинофикации, автотранспорта, народного контроля, профтехобразования, профсоюза и «Сельхозтехники», народного образования, здравоохранения и коммунального хозяйства, строительных и других организаций. Члены комиссии располагают всеми правами и возможностями произвести любую проверку по вопросам, имеющим отношение к безопасности движения, заслушать руководителей соответствующих предприятий и ведомств, наметить необходимые меры и проконтролировать их выполнение.

Главные задачи комиссии — организация движения, профилактика дорожно-транспортных происшествий, воспитательная работа среди водителей и пешеходов. Формы работы — самые разнообразные.

Пензенский школьник Игорь Логинов прошлой осенью придумал опасное развлечение. У перекрестка, где грузовики перед поворотом снижали скорость, он цеплялся за задний борт кузова и, прокатившись, спрыгивал на мостовую. При очередной попытке он сорвался и погиб под колесом полуприцепа. Этому трагическому случаю были посвящены выступления по телевидению, радио, в областной газете. Работники милиции и педагоги проводили беседы со школьниками. Преподаватели автошкол и автомотоклубов обсуждали происшествие с водителями автохозяйств города. Горький урок послужил поводом для большого разговора со взрослыми и детьми о том, к чему приводят грубые нарушения правил движения.

Это крайний случай, проходить мимо которого было нельзя. Основной же заботой комиссии остается профилактика, а не регистрация происшествий. Хотя, конечно, широкая огласка служит прежде всего профилактическим целям.

Широким фронтом ведется пропаганда правил движения. Только за девять месяцев минувшего года этой теме посвящено было двенадцать выступлений по телевидению, десять — по радио и семнадцать — в печати. Фильмы по безопасности движения демонстрировались на 3100 киносеансах. 617 бесед проведено со школьниками и водителями. Особой наглядностью и убедительностью отличаются беседы старших госавтоинспекторов А. Козлова и П. Мурзякова, председателя квалификационной комиссии ГАИ Г. Уханова, общественных автоинспекторов Ю. Жуковского, С. Абросимова, Ю. Ермакова, А. Кондрашина. Лекторы рассказывают о конкретных случаях, разбирают причины аварий, дают практические советы и ре-

комендации. Они выступают и в воскресном лектории для нарушителей правил движения. На вооружении пропагандистов также плакаты и фотовитрины, «Окна ГАИ» и листовки. В их распоряжении два агитавтобуса и пять автомобилей.

Однако одни призывы к дисциплинированности на дорогах успеха не гарантируют. Работники госавтоинспекции обратили внимание на то, что почти все водители, задержанные за различные нарушения, очень слабо знали правила движения. Проверили несколько десятков шоферов-профессионалов и выявили неожиданную закономерность: чем больше у экзаменуемого был водительский стаж, тем больше он успел забыть правила. Этому вопросу комиссия уделила особое внимание. Было решено обязать все автохозяйства организовать в летний период занятия с водителями по специальной 40-часовой программе. На практике же выяснилось, что не все они способны справиться с этой задачей из-за нехватки хорошо подготовленных преподавателей. Тогда пришлось мобилизовать возможности автошколы автоуправления и, особенно, автомотоклубов ДОСААФ с их развитой сетью учебных организаций и хорошей базой. Только в областном автомотоклубе прошли подготовку 176 инженерно-технических работников автотранспортных предприятий. Они и стали инструкторами. В результате свыше 40 тысяч водителей прошли обстоятельную переподготовку по правилам движения, получили новые знания по технике и экономике организации перевозок. В соответствии с решением облисполкома работа продолжается.

Конечно, этим не ограничивается воспитание водительского состава. Большую роль играет широко развитое во всех автохозяйствах социалистическое соревнование с обязательным подведением итогов по предприятиям и районам, с чествованием победителей. Для автотранспортных предприятий разработано положение о премировании водителей за безаварийную работу помесячно, поквартально и за год. Проведен конкурс на звание лучшего таксиста Пензы. Утверждены условия поощрения лучших ветеранов производства. Победителей конкурса кадровых шоферов, отлично проработавших не менее 20 лет, комиссия сочла возможным отмечать первоочередным предоставлением (по месту работы) новой квартиры, денежными премиями, бесплатными путевками в дома отдыха.

Опытные водители — золотой фонд предприятий. Было бы не по-хозяйски не использовать их знания, их мастерство, профессиональную мудрость для воспитания молодых. Поэтому на автобазах области взято за правило: каждый вновь принятый водитель проходит рядом с одним из ветеранов десятидневную стажировку.

Немало способствуют росту профессионального умения, накоплению опыта работы в трудных дорожных условиях спортивные соревнования шоферов по мастерству вождения, на экономию горючего, автокроссы и ралли. Сборная команда раллистов области выступала на первенстве РСФСР. В первом Всесоюзном конкурсе профессионального мастерства водителей по автомногоборью участвовало 1640 пензенских шоферов. На финальных соревнованиях в Нальчике областная сборная стала бронзовым призером. На многих автопредприятиях растет число разрядников по автомобильным видам спорта, которые приобретают все большую популярность.

Окончание — на стр. 26.



В ноябре минувшего года в нашей стране прошел Всесоюзный декадник по безопасности движения. На снимке активисты Совета общественных автоинспекторов Свердловского района Москвы в дни декадника за работой по пропаганде правил движения среди пешеходов.

Фото О. Смирновой



ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы — на стр. 40.

I





А Б В

I. Какой из показанных знаков не имеет зоны действия?

только А 1 | А и Б 2 | все знаки 3

II. Можно ли повернуть направо при таких сигналах светофора?

можно 4 | нельзя 5

III. По какому пути водитель вправе повести автомобиль при левом повороте?

только А 6 | только Б 7 | по любому 8

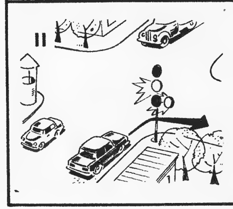
IV. Имеете ли вы право обгонять автомобиль, если его водитель не подал ответного сигнала?

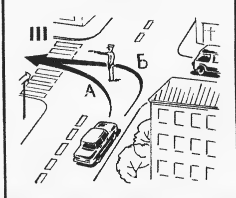
имеете 9 | не имеете 10 | лишь на дорогах с многорядным движением 11

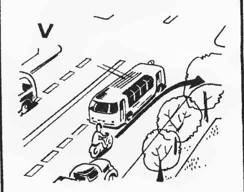
V. Правильно ли водитель мотоцикла выполняет поворот?

да 12 | нет 13









ВЕНГРИЯ. За последние 10 лет количество легковых автомобилей здесь увеличилось в пять раз и достигло 200 тысяч, а мотоциклов стало более полумиллиона. Резко возросла сеть автобусных маршрутов, которая в два раза превышает по протяженности железные дороги. Сейчас в стране начато осуществление новой транспортной программы, рассчитанной на 10—15 лет. Она намечает пути дальнейшего развития автомобильного транспорта, исключающие те вредные для общества явления, которые в настоящее время присущи всем экономически высокоразвитым странам (автомобильные заторы, большое количество дорожно-транспортных происшествий, загазованность воздуха и т. д.). Венгерские специалисты считают, что в основе развития автотранспорта лежат два главных фактора. Один из них заключается в том, что в выполнении некоторых транспортных задач автомобиль эффективнее железной дороги. Другой — в том, что автомобиль в определенных условиях наиболее комфортабелен и гибок в транспортном обслуживании населения. Масштабы роста автомобильного парка в ВНР согласуются с возможностями народного хозяйства и населения страны.

ВЕНГРИЯ. Выпущено 100 тысяч экземпляров специальных телефонных справочников для шоферов. Как заявил на пресс-конференции заведующий Будапештским телефонным управлением Ференц Хорват, такое мероприятие в европейских странах проводится впервые. Телефонный справочник содержит 3500 телефонных номеров и адресов, которые водителям автомобилей весьма необходимы. Он помогает связаться с заправочными станциями, гаражами, учреждениями обслуживания, ремонтными мастерскими, а также ресторанами вдоль главных улиц, отделениями государственного страхования, больницами, почтамтами, бюро путешествий.

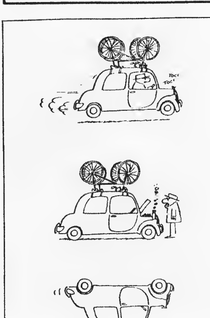
ГДР. Исследования, проведенные в шести городах, показали неравномерный характер использования индивидуальных автомобилей их владельцами. Так, в будни только 16 процентов из них предпочитает пользоваться своим автомобилем для различного рода поездок, в субботу эта цифра увеличивается почти вдвое, а в воскресенье уже 52 процента владельцев садится за руль.

АВСТРИЯ. В газете австрийской компартии «Фольксштимме» опубликован материал, свидетельствующий о том, что в капиталистических странах все чаще причиной дорожных катастроф становится попытки самоубийства. Жестокие социальные и экономические потрясения — безработица, невозможность прокормить семью, страх перед будущим, крушение многих больших и малых надежд — доводят сотни и тысячи людей до отчаянья, и вот... Во Франции, например, только за три месяца минувшего года 57 мужчин и 18 женщин сознательно срывались на автомобилях с горных дорог в пропасть, врезались в кладбищенские ограды, в деревья или в бетонные столбы. Четверо водителей на огромной скорости «прыгнули» в водохранилище и утонули в своих четырехколесных гробах.

Обдуманность этих актов не вызывает сомнений — все самоубийцы оставили прощальные письма. Еще в 105 случаях гибели автомобилистов они подозреваются в самоубийстве. Все больше самоубийств с помощью автомобиля регистрируется в Англии, Италии, Голландии, ФРГ, Австрии...

Французские и английские психиатры предсказывают рост этой тенденции, ибо, пишут они, очень уж велико число их соотечественников, склонных считать свою жизненную ситуацию безвыходной.

На дорогах всего света



VI. Разрешают ли правила движения такой обгон!

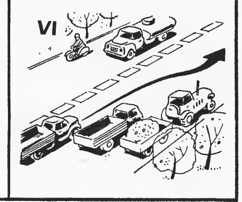
да 14 | нет 15 | только при скорости обгоняемого менее 20 км/час 16

VII. Может ли звуковой сигнал автомобиля служить сигналом об обгоне!

да 17 | нет 18 | только как дополнительный к сигналу поворота 19

VIII. Сохраняется ли приоритет главной улицы при желтом мигающем сигнале светофора!

да 20 | нет 21



АНГЛИЯ. Специалисты подсчитали, как влияет стаж работы водителя на количество несчастных случаев. Выяснилось, что человек, управляющий машиной более пяти лет, оказывается виновным только в 6,8 процента общего количества происшествий, в то время как те, кто за рулем менее полугода, виновата почти в 20 процентах несчастных случаев на дорогах.



ФРАНЦИЯ. Париж относится к тем немногим городам мира, в которых создана целая система подземных автостоянок. В настоящее время город имеет 21 подземный гараж-стоянку на 23 тысячи машин. Планами освоения городского подземного пространства предполагается построить еще 30 стоянок. Как правило, они разместятся в наиболее удобных для посетителей местах под автомагистралями, городскими скверами и площадями, практически незаметно для глаза и не нарушая окружающую природную среду.

—●—

ЯПОНИЯ. По сведениям Национального полицейского агентства, за 9 месяцев 1971 года на дорогах погибло 10 000 человек.

Агентство объясняет растущее число автомобильных происшествий в стране увеличением парка, который достиг 19 миллионов машин, недостаточным количеством, а зачастую полным отсутствием пешеходных дорожек и тротуаров, особенно в сельской местности, и участившимися случаями нарушения правил дорожного движения.

Обращает на себя внимание тот факт, что 35 процентов всех убитых на дорогах приходится на пешеходов. Особенно резко кривая несчастных случаев поднимается в летний период, когда жители Японии отправляются в отпуск.

Общее же число японцев, погибших на дорогах страны за период с 1946 года по настоящее время, превысило 240 тысяч.

«ОСНОВАНИЙ ДЛЯ ПЕССИМИЗМА НЕТ»

Проблемы автомобилизации в Чехословакии

В гостях у редакции журнала «За рулем» был главный редактор чехословацкого журнала «Свет мотору» Адольф Куба. Естественно, разговор зашел о проблемах автомобилизации, о том, насколько остро они стоят в ЧССР, о безопасности в условиях быстро нарастающей интенсивности движения. Гость подробно ответил на заданные ему вопросы.

Известно, что Чехословакия отличается весьма высоким уровнем моторизации. Расскажите, пожалуйста, какими цифрами характеризуется сегодня этот уровень, каковы дальнейшие перспективы?

С 1947 года, начала строительства социализма в стране, общее количество моторных транспортных средств у нас увеличилось в пять раз и составило в 1970 году 2 929 120 единиц. Число легковых и грузовых автомобилей возросло до 849 557. Сейчас на каждого пятого жителя республики приходится одно моторное транспортное средство, включая мотоциклы. По количеству легковых машин у населения Чехословакия занимает теперь одно из ведущих мест в Европе.

Сейчас у нас выпускается 140 тысяч автомобилей в год, а в 1980 году эта цифра достигнет 360 тысяч. В течение пятилетки импорт автомобилей составит почти 300 тысяч машин, из которых 220,4 тысячи поставит наш главный торговый партнер — Советский Союз. Наряду с транспортом индивидуального пользования будет интенсивно развиваться и общественный, особенно в крупных городах и курортных зонах.

Вопросы борьбы с аварийностью, обеспечения безопасности движения изучаются специалистами всех развитых стран. Каковы результаты таких исследований в ЧССР?

Во всем мире увеличение транспортных потоков и скоростей на дорогах ведет к росту аварийности. Автомобилизация заставляет решать все более усложняющиеся проблемы обеспечения безопасности движения. К ним с особым вниманием относятся партийные и государственные органы, общественные организации нашей республики. Самому тщательному анализу подвергаются причины дорожно-транспортных происшествий, разрабатываются меры к их предупреждению.

Выяснилось, например, что в минувшем году наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий (свыше 32 процентов) было вызвано превышением допустимой скорости. На втором месте — нарушение преимущественного права проезда. Несоблюдение дистанции безопасности было причиной 8,5 процента аварий, неправильный обгон — 7,1, езда по левой стороне — 4,2.

Кто чаще всего оказывается нарушителем правил движения, виновником несчастного случая?

Наиболее недисциплинированными оказались водители легковых машин, виновники почти одной трети всех дорожно-транспортных происшествий. По вине водителей грузовиков произошло 22 процента несчастных случаев, на совести мотоциклистов — 16, а трактористов — 3,4 процента.

Особенно нас беспокоят пьяные за рулем. И хотя из-за них произошла лишь одна десятая часть аварий, последствия этих аварий были весьма трагичными.

А какова роль пешеходов в общей статистике дорожно-транспортных происшествий?

В каждом десятом происшествии был повинен пешеход; в основном — из-за неосмотрительности при выходе на проезжую часть (38 процентов от всех случаев по вине пешеходов), в связи с переходом в неустановленных местах (28 процентов) и переходом при запрещающем сигнале светофора (22 процента). По вине пешеходов погибло 214 взрослых и 161 ребенок, свыше 7 тысяч человек было ранено. Материальный ущерб при этом превысил 2,5 миллиона чехословацких крон.

Каков общий материальный ущерб из-за дорожно-транспортных происшествий?

Он весьма велик. Данные статистических обобщений говорят о том, что автомобиль в случаях дорожной недисциплинированности становится грозным оружием, опасным и для водителя и для окружающих. Материальный ущерб, причиненный дорожно-транспортными происшествиями только в 1970 году, составил 6 миллиардов крон. Это стоимость 120 тысяч новых автомобилей.

Мы не сомневаемся, что принимаются все возможные меры для уменьшения потерь. Какие результаты это дает в Чехословакии?

Нередко можно услышать вопрос: неужели каждая новая машина на дорогах увеличивает смертельную опасность для человека? К чему тогда может привести автомобилизация? Думается, что оснований для такого мрачного пессимизма нет. Тщательное изучение причин аварийности, всех уязвимых мест, большая, хорошо продуманная профилактическая работа приносят обнадеживающие результаты.

Показатели в этом отношении, например, 1970 год. Пешеходы стали более осмотрительными, и по сравнению с предыдущим годом по их вине произошло меньше несчастных случаев, меньше погибло взрослых и детей. Уменьшилось количество происшествий из-за технической неисправности машин. Размер материального ущерба от аварий и катастроф по сравнению с предыдущим годом снизился более чем на 600 миллионов чехословацких крон. А если при общем росте автомобильного парка абсолютные цифры аварийности уменьшаются, то, значит, нет оснований бояться автомобилизации. Нужно лишь обстоятельно и всесторонне быть готовым предупреждать все связанные с ней опасности.

Окончание. Начало на стр. 22.

Много и других дел у областной комиссии. Постоянной заботой остается улучшение организации движения: проверка состояния дорог, работы автобусных маршрутов, железнодорожных переездов, разметка улиц, установка новых дорожных знаков и указателей. Мы, конечно, не подменяем Госавтоинспекцию, а стараемся помочь ей и советом и делом, главным образом когда нужно содействие организационного порядка.

В мае 1971 года была проведена представительная научно-практическая конференция, посвященная профилактике дорожно-транспортных происшествий. В ней участвовало 600 человек. Состоялись областные совещания актива автотранспортников и дорожников, семинары госавтоинспекторов области, поддерживалась постоянная деловая связь с районными комиссиями по безопасности дорожного движения.

Каковы же итоги всей этой разнообразной и трудоемкой работы? Следует признать, что уровень аварийности в области остается еще высоким. Однако статистика свидетельствует о наметившейся тенденции к улучшению дела. При значительном усилении интенсивности движения число дорожно-транспортных происшествий в минувшем году сократилось на 6,4 процента. Гораздо дисциплинированней и осторожней стали пешеходы. Количество происшествий по их вине снизилось еще заметнее. Значит, усилия общественности дают свои плоды.

Не все еще получается так, как хотелось бы. Серьезную озабоченность вызывают самые неорганизованные участники движения — владельцы автомобилей и мотоциклов. Никто не контролирует, в каком техническом состоянии выводит на дороги свою машину любитель, как он сам подготовлен. Лишь очевидные ошибки и нарушения привлекают к нему внимание автоинспектора. Решить эту проблему можно лишь организационно, объединив всех владельцев автомобилей и мотоциклов в клубы. Трудностей на этом пути немало. По-видимому, следует подумать, как заинтересовать любителей стать членами клубов, может быть, привлечь их льготами в техническом обслуживании, получении стоянок и мест в кемпингах. Откладывать решение этого вопроса нельзя. Организованное техническое просвещение и воспитание авто- и мотолюбителей в клубах поможет существенно снизить аварийность на дорогах страны.

Областная комиссия по безопасности дорожного движения внимательно следит за состоянием дел с аварийностью. Эти вопросы по ее инициативе рассматриваются облисполкомом и исполкомами на местах, служат основой при разработке конкретных мероприятий. А главное, удачные решения быстрее берутся на вооружение всеми активистами борьбы за безопасность движения. И это вселяет надежду на новые успехи.

А. ВЛАСОВ,
заместитель председателя Пензенского облисполкома, председатель областной комиссии по безопасности дорожного движения

Возвращаясь к напечатанному

ЕСЛИ ВЗГЛЯНУТЬ СО СТОРОНЫ

Под таким названием в октябрьском номере журнала за 1971 год была опубликована статья Г. Зингера о некоторых причинах мотоциклетных аварий. Многочисленные отклики на это выступление еще раз убеждают в том, как много значат в безопасности движения неписаные правила — предвидение и осмотрительность в критических ситуациях. К началу разговору проявили острую заинтересованность и те, кто недавно сел за руль, и бывалые водители. Это радует. Ибо первое условие, без которого, на наш взгляд, трудно рассчитывать на исправление явно неблагополучного состояния дел на дорогах, это всеобщая озабоченность проблемой.

Сегодня мы предоставляем возможность высказаться по затронутым вопросам нашим читателям. Понятное дело, журнальные страницы позволяют изложить только самые характерные точки зрения. А первое слово мы даем автору одного из писем, которые пришли в редакцию еще до появления материала в журнале.

«Делая левый поворот (или пересекая улицу), водитель автомобиля нарушил статью 88 (или 66) Правил, не пропустил мотоцикл, двигавшийся в прямом направлении, чем создал аварийную обстановку. При столкновении водитель мотоцикла получил тяжкие телесные повреждения».

Так примерно формулируется причина аварии в каждых 40 из 100 протоколов о дорожных происшествиях с водителями мотоциклов в Мурманске и его окрестностях. Больше того, по этой причине случается 90 процентов всех столкновений мотоциклов с автомобилями вообще. Причем большая часть их приходится на летний период, дневное время и благоприятные дорожные условия. В чем же дело?

— Не видел! Не заметил! — единственный ответ водителей автомобилей.

Могли ли все эти водители не заметить мотоциклиста? Должны были заметить. Обязаны. И все же происшествия были... На мой взгляд, при длительной работе на автомагистралях с интенсивным движением, где значительную часть транспортного потока составляют грузовики, некоторые водители начинают невольно ориентироваться на них и перестают видеть опасность в маленьких двухколесных машинах. Замечали ли вы, как часто водитель автомобиля сокращает дистанцию до недопустимого предела, двигаясь за мотоциклом, и никогда не позволит себе этого, следуя за большегрузным автомобилем? Так что водитель автомобиля мог и заметить мотоцикл при повороте, но его зрительная память не отмечает приближающийся мотоцикл как сигнал опасности, не вызывает эмоций, не диктует соответствующих действий. Все это при определенном стечении обстоятельств и служит причиной происшествий. Это, разумеется, не категорическое утверждение, но предположение, основанное на собственном опыте и некоторых данных ГАИ Мурманска.

Медицине и автоинспекции следовало бы обратить на это внимание и разработать соответствующие рекомендации. Но и без них можно утверждать, что очень трудно, особенно в сумерках, заметить мотоциклиста. Темная одежда, темные шлемы и мотоциклы позволяют ему хорошо «маскироваться» на полотне дороги, а должно быть наоборот, потому что мотоциклист самый уязвимый участник движения.

г. Мурманск В. АНТИПОВ

Я за рулем мотоцикла 22 года и кое в чем не согласен с автором статьи «Если взглянуть со стороны». Он как бы оправдывает водителей автомобилей. Среди причин, снижающих обзорность водителю автомобиля, он называет грязь на стеклах. По-моему, это типично лишь для неряшливого водителя. Или относительно определения обстановки на слух. Мотоциклист в шлеме не слышит собственного двигателя, не говоря уж об окружающей обстановке. Просто на дороге все водители независимо от вида транспорта, которым они управляют, должны относиться друг к другу с уважением и предупредительностью.

Волгоград А. АНДРИАНОВ

Мне 36 лет, свыше 10 лет езжу на мотоцикле. К статье «Если взглянуть со стороны» у меня несколько дополнений. Сперва о слепой зоне за левым плечом водителя. Она не только у автомобилистов. Мотоциклисту, собирающемуся совершить обгон, тоже нельзя всецело полагаться на зеркало, а нужно обязательно оглянуться. Действительно, мотоциклист в неярком костюме на фоне дороги виден плохо, и, так как иметь легкую яркую куртку его никто не обязывает, а шлем обязателен, наши предприятия должны выпускать шлемы самых ярких расцветок.

Много аварий происходит из-за отсутствия навыка и опыта поведения в аварийных ситуациях, неумения отрегулировать и подготовить мотоцикл к поездке. Как правило, регулировка тормоза переднего колеса ведется «до юза». При таком методе в случае экстренного торможения водитель психологически не может ослабить нажим на рычаг, переднее колесо идет юзом, мотоцикл становится неуправляемым, что часто заканчивается падением. Надо не доводить передний тормоз при нажатой ручке до юза, что обеспечит управляемость.

г. Свердловск Г. ДЕРЗАЕВ

В основном с опубликованной в журнале статьей я согласен. Но против предложения по одежде мотоциклиста. Так можно посоветовать и ставить фару на шлем мотоциклиста да еще с красным светом. А курток из кожзаменителя в продаже нет вовсе. Кстати, о качестве шлемов. В них чувствуешь себя, как в бане с намыленной головой. Нужен шлем прочный и легкий, не снижающий слышимость и красивый.

Ворошиловград **А. КРИВОШЛЫКОВ**

Я, например, пять лет катаюсь на мотоцикле и за 500 метров вижу, как кошка перебегает дорогу. Почему же водитель автомобиля не видит мотоциклиста? Тогда нечего и за руль садиться. Теперь об учебе. Я целый год сдавал на права, и, по-моему, мотоцикл этого не заслуживает, не экзамен, а одна нервотрепка. Как будто мне нужно быть спортсменом и водить машину по любым дорогам и в любую погоду!

г. Коломна **Без подписи**

Я шофер-профессионал, а в свободное время занимаюсь мотоспортом. Так что мне приходилось рассматривать ситуацию как с одной, так и с другой стороны. Автор статьи в журнале очень правильно подметил некоторые причины аварий по вине мотоциклистов. Заслуживает внимания и замечание по окраске курток и защитных шлемов. Полностью согласен с автором, что в подготовку мотоциклистов надо внести определенные изменения. Не секрет, что водитель, только получивший права, старается избегать езды по улицам с большим движением. В этом проявляется неуверенность водителя, неумение ориентироваться в уличной обстановке. Тут кроме книжных знаний нужен хоть небольшой опыт, который на «пятачке» не получишь. Я бы предложил принимать экзамен только у прошедших обучение в организациях ДОСААФ.

Хочу дополнить статью следующим замечанием. Надо, чтобы все мотоциклы были наконец оборудованы указателями поворота. Очень часто при перестроении, обгоне сигналы, даваемые рукой, бывают непродолжительными и неопределенными и остаются незамеченными, особенно в темноте. Световой же сигнал виден с любого расстояния и при любой погоде.

г. Рига **В. БЕКЕРИС**

Я еще очень молодой мотоциклист, студент, за рулем с 1969 года и должен сказать, что из статьи почерпнул для себя много полезного. Она не только прибавила мне знаний, но и заставила сделать соответствующие выводы.

г. Горький **А. ОЛЕЙНИК**

От редакции. **Это послесловие хотелось бы начать с нескольких цифр. Дорожные происшествия с участием мотоциклистов составляют порой почти четвертую часть всех зарегистрированных в той или иной области, крае, республике, хотя число мотоциклов в транспортных потоках не превышает 10 процентов, а эксплуатируют их в среднем шесть месяцев в году. При этом последствия этих происшествий во много раз тяжелее, чем на автомобильном транспорте. По данным советских исследователей, из 100 пострадавших мотоциклистов 53 получают очень серьезные ранения, а каждый пятый погибает. По мнению английских специалистов, у мотоциклиста риск погибнуть в аварии в 12 раз больше, чем у водителя автомобиля. Наконец, большую часть аварий совершают мотоциклисты, которым едва перевалило за 20 лет или немногим больше этого.**

Вдумайтесь в цифры. Вы видите, самые «опасные водители» — это двадцатилетние люди. В самом деле, в этом возрасте неосторожность и небрежность в оценке дорожной обстановки проявляются особенно часто. Молодые люди более других склонны переоценивать свои силы и возможности и недооценивать опасность. Они реагируют на сигнал иной раз быстрее и точнее, но в то же время недостаток опыта приводит их к частым ошибкам в неожиданных ситуациях, более частым, чем у пожилых водителей. Поэтому проблема формирования личности водителя, повышения его сознательности и ответственности приобретает первостепенное значение. В воспитании же личности огромно влияние коллектива, и эти коллективы — клубы, секции, общества — надо создавать повсеместно. Тогда (отвечаем автору письма из Коломны) и экзамен не будет «превращаться в нервотрепку», и водителю легче будет понять, какие требования к нему предъявляются, какие обязанности на него ложатся.

Видимо, не все читатели уловили (или сделали вид, что не уловили) конкретный смысл статьи. Получается, что «спасение мотоциклистов — дело рук самих мотоциклистов», — иронизируют некоторые. Ирония, на наш взгляд, здесь неуместна. На дороге погибает человек. Когда знаешь, что спасения не было, то, как говорят, ничего не попишешь. Но если видишь и чувствуешь, что можно было избежать трагедии, становится не только больно, но и досадно, обидно за человека, который попросту не проявил достаточной осмотрительности и благоразумия и погиб, извините нас, глупо. Вот о таких случаях и шла речь в статье «Если взглянуть со стороны».

Больше половины всех травм у мотоциклистов — это ранение головы, ранение часто смертельное. Стало быть, шлем мотоциклисту жизненно необходим. Но правильно пишут наши читатели о том, что нынешние шлемы далеки от совершенства, они снижают слышимость, ухудшают ориентацию водителя, его реакцию. Промышленности надо потрудиться, чтобы создать шлем легкий и прочный, звукопроницаемый и, как пишут читатели, безразмерный.

Многие поднимают в своих письмах, и справедливо, вопрос о необходимости дальнейшего совершенствования самих мотоциклов. Более удобные руль и седло, лучшая амортизация, увеличение силы света фар — вот далеко не полный перечень претензий мотолюбителей к промышленности. Устранение этих слабых мест в конструкции, конечно, самым непосредственным образом скажется на безопасности движения.

Состоявшийся обмен мнениями нам представляется чрезвычайно важным и совершенно необходимым. Ведь тщательный анализ причин происшествий уже, считайте, полдела. Если же выступление журнала побудило вас еще раз критически взглянуть на свой стиль вождения, мысленно перебрать арсенал приемов, отказаться от явно сомнительных и рискованных, то дело безопасности движения приобрело в вашем лице не просто сторонника, а еще одного активного защитника и пропагандиста.

С ВИНТОВКОЙ НА КАПОТЕ

Угоны автомобилей на Западе превратились в настоящую индустрию воровства.

Вот одно из газетных сообщений. 9 тысяч автомобилей было похищено за год в городской черте Лондона, причем добрую половину полиция так и не смогла разыскать. В Скотланд-Ярде образовано специальное отделение, сотрудники которого занимаются поисками украденных автомобилей и преступников, разрабатывают новые методы раскрытия изощренных способов хищений.

Париж — просто золотое дно для похитителей автомобилей. Здесь грабители нередко предлагают потерпевшему за большой выкуп вернуть машину. За шесть месяцев 1970 года парижской уголовной полицией было зарегистрировано 490 таких случаев.

В шайках гангстеров, которые промышляют угоном автомобилей в США, прямо или косвенно принимают участие десятки тысяч водителей, охранников, ремонтников, торговцев. Только в Нью-Йорке ежедневно угоняют свыше 200 машин, в Лос-Анджелесе—100, в Чикаго—85. В 1970 году, по официальным данным, в стране был похищен миллион автомобилей. Банда гангстеров в Чикаго, например, арендовала старое здание театра, превратила его в гараж и организовала «серийную» обработку краденых машин. При очередном налете полиции в этом здании было обнаружено 45 машин, приготовленных для разборки, замены частей и деталей.

Каждый автомобильный концерн в США имеет сейчас специального директора и отдел по борьбе с похитителями, который тщательно изучает методы автомобильных гангстеров. На основании собранной информации разрабатываются сложнейшие усовершенствования, хитроумные приспособления, которые, вроде бы, должны поставить в тупик самый изощренный гангстерский ум. Однако специалисты признают, что бессильны достичь поставленную цель. А один из чикагских полицейских выразился так: «Единственное средство воспрепятствовать краже автомобилей — это вооружиться винтовкой, сесть на капот мотора и не отлучаться ни на минуту!»

Вот уж действительно, все способы хороши и ни один не подходит.

Н. НИКОЛАЕВ

Выставками москвичей не удивишь. Много они их повидали, от всеобъемлющих национальных до тематических, рассчитанных на специалистов. Однако с такой веселой, одинаково интересной для граждан дошкольного возраста и почтенных отцов семейства, встретились впервые. Речь идет о прошлогодней специализированной международной выставке «Аттракцион-71», демонстрировавшей многоцветную индустрию развлечений в московских парках культуры и отдыха им. Горького и «Измайлово».

Очередь у «автодрома» выстраивалась задолго до его открытия. Ожидание вознаграждалось минутами, проведенными за рулем почти настоящего автомобиля с бензиновым моторчиком. Можно было лихо провести машину по виражу, почувствовать спуск и подъем из впадины, сманеврировать, избегая столкновений и наездов, кстати абсолютно безопасных в автомобильчике с буфером из толстой резины. И все это со смехом, с шутками. Временами улыбка застывает на сосредоточенных лицах. Это в те «критические» моменты, когда нужно в доли секунды решать настоящие водительские задачи: управлять рулем и скоростью так, чтобы уйти от угрожающе нацелившегося соседа.

А вот посетитель парка у пульта управления автомобилем. Перед глазами спидометр, указатели давления масла, температуры воды, оборотов двигателя, расхода бензина. Настоящие руль и педаль газа, нет лишь самого автомобиля и дороги. Есть только ее изображение на светящемся экране. «Машина» отлично повинуется рулю, набирает скорость по набегающей ленте дороги, а на ней множество других машин. Одни из них движутся не спеша, другие стремительно обгоняют. Тут уж не до шуток. Нужны все внимание, собранность, чтобы избежать столкновения, уйти от преследователей. Правда, «авария» не грозит больничной койкой: только вспышка красного света и звуковой сигнал оповестят, что поездка закончилась неблагополучно. Но кому хочется оставаться неудачником? И водитель стартует еще и еще раз, делая все меньше ошибок.

А рядом снова взрывы смеха, восторженный ребячий визг, одним словом, море веселья. Обстановка, прямо скажем, не очень подходящая для философских размышлений, но тем не менее увиденное на выставке заставляет задуматься о многом...

Чем больше автомобилей появляется на дорогах страны, тем больше людей страдает от дорожно-транспортных происшествий. И далеко не одни водители в ответе за это. Виновниками четвертой части всех несчастных случаев бывают сами пешеходы. Некоторые попадают в беду из-за собственной недисциплинированности, преднамеренного риска, но таких, пожалуй, меньшинство. Большая часть пострадавших поплатилась за неосведомленность, необученность. Они очень смутно представляют себе правила движения, не знают, как трудно порой водителю избежать наезда, не умеют правильно оценить ситуацию на улице. В значительной степени это относится к детям, которым гораздо меньше может помочь спасительный жизненный опыт. Под колесами автомобилей гибнут тысячи детей. И цифры этой скорбной статистики не имеют тенденции к снижению. Во многих республиках и областях они угрожающе растут. Единственный выход из положения — ликвидация дорожной безграмотности, начиная со школьной скамьи, даже с детсадовского возраста.

И в этом свете выставка веселых аттракционов неожиданно предстает в особом качестве. Ведь это своеобразная массовая начальная школа автомобилизма. Без строгой обязательной программы, построенная на занимательности, исподволь дающая полезное в сочетании с приятным. Игровые автоматы—это, по существу, настоящие тренажеры, позволяющие любому испытать, что чувствует водитель за рулем, и понять, что он может и чего не может в реальной дорожной обстановке. Такую же серьезную нагрузку имеют развлекательные автодромы и многое другое. По-видимому, не случайно, что аттракционы и автоматы, формирующие понятия о безопасности движения и автомобильной технике и соответствующие навыки, представлены на выставке именно странами развитого автомобилизма — США, Англией, ФРГ, Японией, Италией и другими, где воспитанию дисциплины движения среди населения придается серьезное значение.

Приведем одну цифру. Владельцы личных автомобилей и мотоциклов в транспортных потоках на дорогах нашей страны пока составляют скромное меньшинство. Однако это самая опасная категория водителей. Скажем, в 1970 году они были виновниками 40 с лишним процентов всех происшествий. Чего же можно ожидать от них через несколько лет, когда число автолюбителей увеличится в несколько раз, когда интенсивность движения резко возрастет? Многие новички-любители сегодня просто не подготовлены к встрече с машиной. С горем пополам полученные «права» еще на определяют уровень их квалификации, учеба продолжается на дорогах общего пользования, а неизбежные ошибки пополняют печальный список несчастных случаев. По-видимому, первые шаги новичкам давались бы легче, если бы они в свое время «поразвлекались» на автодромах и тренажерах в парках культуры.

Кто из нас в детстве не мечтал водить автомобиль? Интерес к транспортной технике проявляется у детей буквально с первых шагов и растет пропорционально темпам автомобилизации. На первых порах эта любознательность удовлетворяется автомобильными картинками, игрушечными машинами, педальными автомобилями, а дальше круг возможностей резко сужается, и мечта о приобщении к настоящей технике чаще всего остается неосуществленной.

В формировании личности, приобретении необходимых познаний, особенно в детском возрасте, в наш век огромное значение приобретает наглядность, если можно так сказать, осязаемость обучения, воспитание в практических условиях, максимально приближенных к действительности, с непременным использованием широкого комплекса различных обучающих машин и механизмов. В этом процессе определенную роль может сыграть и все многообразие технических средств, объединяемых понятием аттракцион.

На выставке было представлено более 50 крупных аттракционных установок и около сотни развлекательных автоматов. Свыше половины всех аттракционов так или иначе помогают приобщиться к транспортной технике, ориентироваться в законах дорожного движения. Это значит, что такая направленность выдержала проверку жизнью, оправдала себя.

Вот какие мысли навеяло посещение выставки «Аттракцион-71».

Серьезные, умные аттракционы, конечно, не панацея от бед на дорогах. Нужны и планомерные занятия по правилам движения в школах, и кружки юных авто- и мотоводителей при Домах пионеров. Но не будем сбрасывать со счетов и «индустрию развлечений». Конечно, она потребует немалых затрат. Но, во-первых, нельзя скупиться, если речь идет о дополнительном средстве снижения миллиардных убытков. Ведь ущерб, причиненный дорожно-транспортными происшествиями, только за один 1970 год составил в США, например, 16 миллиардов долларов, в ФРГ—10 миллиардов марок, около миллиарда рублей в нашей стране. И если веселые автодромы, этакие занимательные тренажеры помогут, хотя бы в небольшой степени, снизить эти гигантские цифры, значит, игра стоит свеч. Во-вторых, развлечения эти пользуются такой популярностью, что расходы не остаются замороженным капиталом и очень быстро окупаются. Поэтому пора оснастить наши городские парки, сады, дома отдыха современным оборудованием на уровне лучших мировых образцов, показанных на выставке. Следует создавать и собственные аттракционы, решив в первую очередь проблему мотоэлектромобиля, наиболее массового аттракционного транспортного средства.

Пусть далеко не все посетители игровых автодромов станут водителями. Важно то, что и для пешехода машина перестанет быть загадкой. Он будет лучше представлять себе возможности водителя. Он перестанет бояться автомобиля. А пугливый, мечущийся по проезжей части пешеход не менее опасен, чем беспечный и неосторожный.

В конечном итоге такой маленький автомобиль сохранит жизнь и здоровье сотням тысяч граждан нашей страны.

И. МАЛАНДИН,
профессор, заместитель директора ВНИИ МВД СССР

АТТРАКЦИОНОМ

Автомобильные гонки минувшего года прошли, как всегда, в ожесточенной борьбе между конкурирующими фирмами. Соревнования на машинах формулы 1, считающиеся вершиной автомобильного спорта, принесли победу Джеку Стюарту, который выступал на машине «Тайрелл» с восьмицилиндровым мотором «Косворт-Форд». Этот результат до некоторой степени явился неожиданностью. На чемпионате 1970 года «Тайрелл» не смог закончить ни одной гонки, хотя и обладал хорошими динамическими качествами. Специалисты пессимистически смотрели на возможности дальнейшей форсировки восьмицилиндрового двигателя, полагая, что он не сможет соперничать с теоретически более перспективными и мощными двенадцатицилиндровыми «Феррари», БРМ и «Матра» (см. «За рулем», 1971, № 3).

Однако они ошиблись. Небольшая специализированная мастерская «Тайрелл» успешно завершила работы по доводке своего автомобиля, а фирма «Косворт» повысила мощность и надежность восьмицилиндрового двигателя (он ставился также на «Марч-711», «Брэбхэм-БТ34», «Мак-Ларен-М19», «Сертисс-ТС9», «Лотос-72»), который теперь выдерживает скоростные режимы работы до 10 500 об/мин. Что касается его мощностных показателей, то, судя по опубликованным данным, они колеблются от 430 до 450 л. с., а на лучших экземплярах (как у Д. Стюарта) достигают даже 464 л. с. Во всяком случае, по итогам гонок можно утверждать, что на любой трассе автомобиль «Тайрелл» не уступает по быстроходности ни одному из конкурентов.

В минувшем году все фирмы продолжали эксперименты в области повышения мощности двигателей. Кстати, по конструкции они имеют много общих черт и различаются в основном числом (восемь или двенадцать) и расположением цилиндров. Для всех двигателей остаются характерными четырехклапанные головки цилиндров с центральной свечой и малым углом развала клапанов (на двигателе машины БРМ П160 он всего лишь 13°). Камера сгорания, таким образом, приобретает плоскую форму и в основном образуется четырьмя круглыми выемками в поршне: одной под каждым клапаном и одной центральной большего размера.

Мощность двенадцатицилиндрового двигателя «Феррари» у отдельных образцов достигала 480 л. с. Отчасти это приписывают замене семиопорного коленчатого вала четырехопорным, позволившим снизить механические потери (до сих пор в гоночном моторостроении считались необходимыми коренные подшипники с обеих сторон каждого колена).

Своего рода сенсацией было появление в гонках чемпионата автомобиля «Лотос-56Б» с модернизированным газотурбинным двигателем «Пратт-Уитни» от вертолета. Мощность тяговой турбины — около 500 л. с. при 38 000 об/мин. Крутящий момент передается через центральный дифференциал и продольные валы к передним и задним ведущим колесам. Дисковые тормоза «Лотоса-56Б», рассчитаны на значительный тормозной момент, поскольку эффективность торможения двигателем у газовой турбины очень мала. Большой недостаток автомобиля — значительный расход топлива — 160 л керосина на 100 км пробега, на целых 100 л больше, чем у обычных машин формулы 1. В результате — потребность в топливных баках увеличенной емкости, высокий стартовый вес, неизбежные остановки во время гонки для пополнения запаса горючего. Кроме того, управление газотурбинным автомобилем сложнее, поскольку турбина выходит на режим полной мощности с момента нажатия на акселератор с некоторым запозданием. Перечисленные недостатки привели к тому, что «Лотос-56Б», несмотря на высокую мощность, успеха не имел. Однако завод продолжает совершенствование газотурбинной машины, планируя повысить мощность тяговой турбины до 550 л. с. при 50 000 об/мин.

Для рационального использования высокой мощности, которую способны развивать гоночные двигатели, нужны специальные шины. В последние годы они постепенно приобрели протектор очень большой ширины, вследствие чего улучшилось сцепление колес с до-

Автомобиль **«Тайрелл»** (2993 см³, 464 л. с., вес 560 кг, база — 2430 мм), на котором в одиннадцати этапах чемпионата мира одержано семь побед.

рогой, но в то же время возросла лобовая площадь автомобилей и ухудшилась их обтекаемость. В 1971 году эти недостатки до некоторой степени удалось уменьшить сокращением диаметра передних шин до 500—550 мм, а задних — до 610 мм. Уширение профиля гоночных шин (на отдельных моделях покрышек до 500 мм) сопровождалось уменьшением толщины каркаса, использованием мягких сортов резины. С целью снизить вес и улучшить отвод тепла в последние годы на гоночных автомобилях применяют бескамерные шины. Все эти особенности покрышек, однако, не способствуют их надежности: участились случаи проколов и потери давления в шинах, что чревато опасными авариями. При низком внутреннем давлении в бескамерных гоночных шинах (0,85—1,25 кг/см²) достаточно сравнительно несильного случайного бокового удара для потери части воздуха.

Внимание конструкторов привлекает проблема сопротивления воздуха, так как обтекаемость гоночных машин в последние годы ухудшилась из-за применения различных крыльев и широкопрофильных шин, установки дополнительных радиаторов, предохранительных дуг и другого оборудования. В 1971 году большая часть машин формулы 1 была снабжена уширенными обтекателями, позволяющими встречному потоку воздуха более плавно огибать передние колеса. У автомобиля «Брэбхэм-БТ34» в боковых частях такого обтекателя размещены радиаторы, между которыми находится переднее крыло с регулируемым углом атаки.

Высокая стоимость и малый вес гоночных автомобилей отчасти объясняются изготовлением их деталей из дорогих, но легких металлов и сплавов. Титановые шатуны при одинаковой прочности на 30 процентов легче, чем сделанные из хромомолибденовой стали. Из титанового сплава, который почти вдвое легче стали, иногда изготовляют клапаны двигателя, детали подвески колес. Сплав из одной трети алюминия и двух третей бериллия обладает прочностью стали, он вчетверо легче и отличается высокой теплопроводностью. Из него делают тормозные диски, которые для повышения износостойкости никелируют. Алюминиевые сплавы широко применяются в несущих кузовах (с толщиной листа 0,9—1,5 мм) автомобилей формул 1 и 2. Такой кузов со всеми кронштейнами весит 25—30 кг.

Машины формулы 2 снабжаются более дешевыми двигателями (число цилиндров не превышает шести) рабочим объемом 1300—1600 см³, базирующимися на блоках от серийных моделей. В остальном по конструкции они почти не отличаются от автомобилей формулы 1. Подавляющее большинство фирм и небольших специализированных мастерских, изготовляющих машины формулы 2, используют четырехцилиндровый (1600 см³, 240 л. с.) двигатель «Косворт-Форд-ФВА» с двумя верхними распределительными валами, четырехклапанными головками цилиндров и впрыском топлива во впускные патрубки. По динамическим качествам автомобили с этим двигателем не уступают представителям прежней (до 1966 года), «полуторалитровой» формулы 1.

Для автомобилей формулы 3 с 1971 года предусматривается использование четырехцилиндровых двигателей рабочим объемом не более 1600 см³ с блоками и головками цилиндров от серийных двигателей, выпускаемых в количестве не менее 5000 в год. Весьма существенно, что весь воздух, поступающий в систему питания, должен проходить через ограничительную шайбу толщиной 3 мм с отверстием диаметром 21,5 мм. Таким образом, мощность и быстроходность двигателя лимитируются 120 л. с. и 7500 об/мин. В принципе эти машины дешевле и «медленнее» автомобилей формул 1 и 2 и рассчитаны на более широкий круг гонщиков. Примечательно, что двигатели предыдущей формулы 3 (с шайбой 36×3 мм) развивали до 10 000 об/мин, что требовало применения многих специальных деталей и резко повышало стоимость.

Очень высокими мощностью и скоростью отличаются двухместные гоночные автомобили (группы 7 по классификации ФИА), которые используются в так называемых канадско-американских гонках, а также в некоторых европейских состязаниях. Их высокие динамические качества обусловлены тем, что литраж двигателя не ограничивается, а кузов может охватывать колеса, что обеспечивает более обтекаемую форму машины. В качестве силового агрегата часто применяется специально форсированный двигатель «Шевроле» (восемь цилиндров, 8400 см³, 740 л. с.). Такие автомобили при разгоне с места достигают скорости 100 км/час за 2,8 секунды, а их максимальная скорость составляет 360—380 км/час. Расход топлива велик — 80—112 л/100 км, а объем топливных баков достигает 350 л.

Среди спортивных автомобилей в соревнованиях 1971 года доминировали «Порше-917», на которых выиграно восемь из одиннадцати этапов первенства мира среди марок спортивных машин.

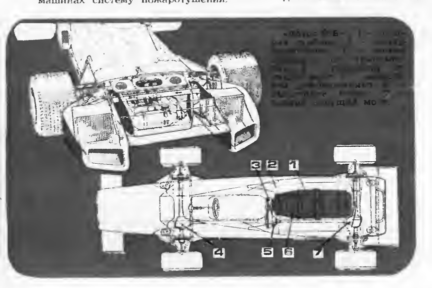
В Советском Союзе продолжается разработка новых моделей гоночных автомобилей. В отличие от зарубежной практики, где много внимания уделяется дорогим уникальным конструкциям, у нас силы в основном сосредоточены на изготовлении машин с широким использованием общедоступных серийных агрегатов. Таким образом, создаются благоприятные предпосылки для широкого развития автомобильного спорта, привлечения гонщиков из низовых организаций ДОСААФ. К числу этих автомобилей относятся машины «Эстония-9» («За рулем», 1968, № 1), «Эстония-15» («За рулем», 1969, № 10), «Эстония-16М» («За рулем», 1971, № 2) и «Москвич-Г5» («За рулем», 1971, № 7).

Еще один новый образец машин такого типа разработан в бюро технической помощи Главленавтотранса под маркой «Ленинград-2». Он снабжен рамой в виде пространственной сварной фермы из стальных труб и форсированным двигателем «Москвич-412». Колеса отлиты из электрона. Шины специальные низкопрофильные, обеспечивающие хорошее сцепление колес с дорогой. Тормоза дисковые. Машина снабжена носовыми и задним крыльями. Расчетная максимальная скорость — 210 км/час.

«Ленинград-2» по конструкции приспособлен к выпуску малыми сериями, достаточными для удовлетворения спроса клубов ДОСААФ.

В. БЕКМАН,
инженер,
судья Всесоюзной категории
Ленинград

На автомобиле **«Брэбхэм-БТ34»** применялись два радиатора, разнесенные по бокам переднего крыла. В носовой части кузова установлен также огнетушитель, входящий в обязательные ныне на всех машинах систему пожаротушения.



МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

С УЧАСТИЕМ СОВЕТСКИХ СПОРТСМЕНОВ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ

РАЛЛИ. «Швеция-72» — Швеция, **февраль.** «Золотые Пески»—НРБ, **июнь.** «Рейд польский» — ПНР, **июль.** «1000 озер» — Финляндия, **август.** «Влтава» — ЧССР, **июль.** «Вартбург» — ГДР, **октябрь.** «Тур Европы» — **октябрь.**

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ. Кубок дружбы социалистических стран: I этап — ЧССР, **8—9 мая;** II этап — СССР (Минск), **1—6 июня;** III этап — ПНР, **17—18 июня;** IV этап — ГДР, **5—6 августа.**

КАРТИНГ. Кубок дружбы социалистических стран: I этап — ПНР, **май;** II этап — ГДР, **8—9 июня;** III этап — СССР (Москва), **22—24 июля;** IV этап— ВНР, **19—20 августа;** V этап — ЧССР, **9—10 сентября.**

МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ

КРОСС. Личный чемпионат мира в классе мотоциклов 250 см³ (12 этапов): Испания, **9 апреля;** Франция, **16 апреля;** Голландия, **7 мая;** ЧССР, **14 мая;** СФРЮ, **21 мая;** ФРГ, **4 июня;** ПНР, **11 июня;** СССР (Кишинев), **18 июня;** Финляндия, **6 августа;** Швеция, **13 августа;** Англия, **20 августа;** Швейцария, **27 августа.** Личный чемпионат мира в классе мотоциклов 500 см³ (участие в 8 этапах из 12): Австрия, **23 апреля;** Швейцария, **30 апреля;** Италия, **7 мая;** Швеция, **14 мая;** Франция, **21 мая;** СССР (Полтава), **4 июня;** ЧССР, **11 июня;** ГДР, **23 июля.** Командный кросс «Трофей наций» (250 см³) — Бельгия, **3 сентября.** Командный кросс «Кросс наций» (500 см³) — Голландия, **17 сентября.** Кубок ФИМ на мотоциклах класса 750 см³ с коляской: Бельгия, **14 мая;** Голландия, **21 мая;** Швеция, **28 мая;** ЧССР, **18 июля.** «Кубок Дуная» (250 см³): ВНР, **4 апреля;** СССР (Львов), **28 мая;** СРР, **июль;** ЧССР, **27 августа.**

МНОГОБОРЬЕ. 47-е шестидневные соревнования ФИМ — ЧССР, **сентябрь.**

ГОНКИ ПО ЛЬДУ. Личный чемпионат мира (полуфиналы): СССР (Уфа), **19—20 февраля;** ФРГ (Инцель), **19—20 февраля;** финал — Швеция, **5 марта.**

ГОНКИ ПО ГАРЕВОЙ ДОРОЖКЕ. Личный чемпионат мира. Четвертьфиналы: ПНР, **21 мая;** ЧССР, **20 мая;** ФРГ, **21 мая;** ВНР, **21 мая;** полуфиналы: ЧССР, **3 июня;** ПНР, **4 июня;** финал континентальной зоны — СССР (Черкесск), **25 июня;** европейский финал — ПНР (Вроцлав), **3 сентября;** финал чемпионата мира — Англия, **16 сентября.** Командный чемпионат мира: континентальный финал — СССР (Ленинград), **23 июля;** финал — ФРГ, **24 сентября.**

МОТОБОЛ. Кубок Европы — Франция, **сентябрь.**

МОТОРАЛЛИ ФИМ — СФРЮ, **июнь.**

1972



Очередной конгресс ФИА, проходивший в Париже, отметил расширение географии автомобильного спорта. За последнее время увеличилось количество соревнований не только в странах Европы и Америки, но в Африке, Азии и Австралии. Регулярными стали состязания КАНАМ (Канада—Америка), готовится чемпионат Океании (Новая Зеландия—Австралия—Япония). Значительная работа была проведена в области безопасности автомобильного спорта, улучшения международного автотуризма. В частности, введены новые технические требования к автомобилям и одежде гонщиков, переизданы атласы автомобильных дорог всех стран мира и туристских маршрутов, международный справочник по кемпингам.

Международная спортивная комиссия утвердила календарь на 1972 год и новую классификацию международных соревнований. В мировых чемпионатах участвуют спортсмены стран не менее чем трех континентов, в межконтинентальных — стран двух континентов и в континентальных — стран одного континента. С 1 января 1972 года на чемпионатах ФИА, где зачет ведется по группам и классам автомобилей, принимается новая шкала начисления очков — 9—6—4—3—2—1, а для всех остальных первенств — 20—15—12—10—8—6—4—3—2—1.

Утверждено также новое положение о регистрации автомобилей для спорта. У гоночных формулы 3 ограничивается ширина обода колеса (до 10 дюймов) и ширина беговой дорожки шины (до 8 дюймов). В формуле 1 предусматривается с 1 июля 1972 года наличие специального рычага, который одновременно вводит в действие систему пожаротушения (пенные огнетушители) и отключает систему зажигания и батареи от массы. Этот рычаг должен быть окрашен в красный цвет и располагаться снаружи автомобиля, чтобы им могли воспользоваться и спасатели. Для этих автомобилей не разрешается применять листы из магниевых сплавов тоньше 3 мм. В мировом чемпионате марок 1972 года к стартам будут допускаться автомобили группы 2 с двигателем рабочим объемом до 3 л.

Учитывая большой интерес к соревнованиям на автомобилях «гранд-туризм», спортивная комиссия ввела с 1972 года приз для гонщиков, выступающих в этом классе. Он будет разыгрываться на кольцевых трассах на дистанции не менее 150 км, причем рабочий объем двигателя не учитывается.

Международная комиссия картинга установила, начиная с нынешнего года, кроме уже традиционных чемпионатов мира и Европы три новых международных соревнования: кубок ФИА для юниоров (пока неофициальные состязание), приз ФИА для женщин и командный приз ФИА в гонках на длинные дистанции (проводится в трех соревнованиях, продолжительность каждого 6 часов). Принято решение о введении в классификацию картов с двигателем 125 см³ без коробки передач.

Международная техническая комиссия для активизации своей деятельности образовала четыре рабочие группы: безопасности движения; видимости и освещения; перспективного развития; стандартизации. Был рассмотрен вопрос о снегоходах, так как в Канаде начали проводить на них различные соревнования. Решено обсудить этот вопрос совместно с ФИМ. В связи с проблемой загрязнения атмосферы отработавшими газами комиссия учредила ежегодный приз для автомобилей, которые имеют лучшие показатели в этом отношении.

Международная комиссия движения присудила кубок ФИА за лучшую работу по безопасности движения в странах автомобильному клубу Аргентины.

На конгрессе состоялись выборы руководящих и рабочих органов. Новым президентом ФИА избран Мерод (Бельгия), а одним из вице-президентов — председатель Автомотосоюза ПНР Р. Пияновский. Во все комитеты и комиссии вошло по два-три представителя социалистических стран, что свидетельствует о возросшем их авторитете в Международной автомобильной федерации.

Л. АФАНАСЬЕВ,
председатель ФАС СССР, член комитета ФИА

● НА КОНГРЕССАХ ● НА КОНГРЕССАХ ● НА КОНГРЕССАХ ●



Ежегодный конгресс Международной мотоциклетной федерации состоялся в Женеве. Одним из самых важных вопросов, которые обсуждались на нем, был проект нового Устава ФИМ. Особенно горячая дискуссия развернулась по статье, определяющей принцип распределения голосов между национальными федерациями. Большинством было принято решение, которое отстаивали и делегации социалистических стран — Болгарии, ГДР, Польши, Советского Союза, ЧССР и которое не дает преимущества одной группе стран перед другими в решении важнейших вопросов деятельности ФИМ. Новый устав подлежит ратификации на конгрессе в Лондоне осенью текущего года. После этого, с 1 января 1973 года он вступит в силу.

Утверждены календарь международных мотоциклетных соревнований и бюджет ФИМ на текущий год. Увеличивается число участников личного чемпионата мира по спидвею. С этой целью в континентальной зоне Европы вводится еще два отборочных соревнования — в Италии и Югославии. Принято решение об увеличении количества этапов в шоссейно-кольцевых гонках с 12 до 14.

Новой строкой календаря явится международные соревнования по кроссу в классе 125 см³. Возраст его участников пока не ограничивается.

Были рассмотрены вопросы, связанные с улучшением организации международных соревнований. Организаторы трековых гонок обязаны предоставлять тренировки участникам не ранее чем за два дня и не позднее чем за день до начала состязаний, а на кроссах кроме тренировки в день выступления обязательна двухчасовая тренировка накануне соревнований.

На всех ответственных стартах в 1972 году будут присутствовать спортивные комиссары ФИМ, в их числе и представители мотоспорта СССР. Так, С. Рылло назначен спортивным комиссаром на один из четвертьфиналов чемпионата мира по гаревым гонкам, М. Кедров — на командный кросс «Трофей наций» (250 см³), А. Хохлачев — на финал чемпионата мира в гонках по тысячеметровому треку.

Трековый комитет рассмотрел ряд вопросов, связанных с мотоболом. Высокая оценка дана организации розыгрыша Кубка Европы, который состоялся в нашей стране в минувшем году. Его результаты утверждены. В сентябре этого года в Инцеле (ФРГ) состоится мотобольный турнир, посвященный Олимпийским играм в Мюнхене. Приглашена на эти встречи и наша команда — обладатель Кубка Европы.

Федерации Франции и ФРГ внесли ряд предложений по изменению мотобольных правил (предлагается, в частности, разрешить вратарям играть вообще без мотоцикла). Эти предложения будут обсуждены в марте текущего года на заседании комиссии. Что касается состава команд, то здесь внесено изменение. Теперь вместо одного резервного игрока будет два.

На конгрессе были рассмотрены организационные вопросы. Президентом ФИМ вновь избран Н. Родил (Испания). Состоялись также выборы вице-президентов и членов комиссий, полномочия которых истекли. Из состава ФИМ за неуплату членских взносов исключены федерации Парагвая, Никарагуа и Индонезии. В Федерацию принята Американская мотоциклетная ассоциация (АМА).

А. ХОХЛАЧЕВ,
член международной комиссии по мотоциклетному туризму ФИМ



Под таким заголовком в июньском номере журнала за прошлый год были опубликованы первые результаты проводившихся редакцией испытаний мопеда «Верховина-3», предоставленного ей Львовским мотозаводом. Теперь, когда закончен сезон и позади более 3 тысяч километров, можно сделать некоторые выводы. Основной из них совпадает с первоначальной оценкой: «Верховина-3» пригодна для людей всех возрастов и любых дорог.

Мне уже за семьдесят, но я с удовольствием сажусь за руль мопеда, чтобы поехать на работу или на прогулку в лес. Езда по городским улицам с интенсивным движением, конечно, менее приятна, чем по шоссе, а тем более по проселочным дорогам или лесным тропинкам, которым, естественно, я отдавал предпочтение. Они составили почти 70 процентов всего пройденного пути.

Машина для всех



На мопеде можно ездить не только по шоссе. Ему доступны любые дороги и тропинки.

Примерно по 10 процентов приходится на асфальт, гравий и булыжник.

Средний расход топлива получился 2,3 литра на 100 километров при постоянной нагрузке более 90 килограммов. Как правило, скорость на асфальтированных дорогах была 35—40 км/час, в остальных случаях—15—20 км/час. Указанную в инструкции максимальную скорость 50 км/час (по спидометру) удалось достичь, только сняв багаж. Мы не стали определять ее более точно, так как, по нашему мнению, для мопеда она не является важной характеристикой. Стоит отметить другое. При всех скоростях, кроме максимальной, двигатель работал устойчиво и не перегревался в течение полутора часов непрерывного движения. К сожалению, больше этого времени без перерыва ехать на мопеде все равно трудно. Вина в этом — седла и посадки.

Сначала казалось, что дело в привычке, но постепенно надежда таяла. Когда сидишь на маленьком и довольно жестком седле «Верховины-3», значительная часть нагрузки приходится на руки. Получается так, что руль не держишь, опираешься на него. Естественно, быстро устают руки и спина. Такая посадка вызвана неудачным взаимным расположением седла и руля. Необходимо, на наш взгляд, либо опустить седло и сместить его вперед, либо видоизменить трубу руля так, чтобы его рукоятки приблизились к водителю. Кстати, жесткие пластмассовые ручки на руле следовало бы как можно скорей заменить мягкими резиновыми. Без толстых кожаных перчаток пользоваться ими крайне неудобно.

Усугубляют неудобство посадки велосипедные педали, на которые опираются ноги, всегда стоящие одна впереди или выше другой. Как и большинству владельцев, такие педали на мопедах «Верховина-3» и «Рига-4» представляются нам явным атавизмом. Предназначенные в качестве варианта привода, они на этих мопедах служат лишь (как подтверждает инструкция) «для пуска двигателя и приведения в действие тормоза заднего колеса». Но эти функции с бо́льшим успехом выполняют на двухколесных машинах специальные педали, тем более что тормоз заднего колеса сделан колодочным и приводится тросом, как на мотоцикле.

Чем же оправдывают конструкторы их сохранение? Оказывается, лишившись велосипедных педалей, мопеды по существующему положению перейдут в класс мотоциклов, и для вождения их «мопедные» права будут недействительны. Это, конечно, сузило бы круг потребителей. Что ж, обстоятельство серьезное. Но в таком случае возникает вопрос: достаточно ли обоснованно само положение о правах?

Признаками мопеда ныне являются рабочий объем двигателя (до 49 см^3) и наличие велосипедных педалей. Предполагалось, что это ограничит их применение на дорогах общего пользования, а стало быть, владельцам достаточно знать основные понятия из правил движения. Но характеристики современных мопедов улучшаются, и они сегодня, несмотря на наличие педалей, по существу являются микромотоциклами.

Представляется более объективным предъявлять те или иные требования к водителям по знанию правил движения главным образом в зависимости от максимальной скорости машины. В большинстве случаев она и определяет область использования мопеда. Это откроет путь и техническому совершенствованию «малого транспорта».

Но вернемся к нашим испытаниям. Если к двигателю претензий у нас не было, то с передней передачей не повезло. Ее шестерни оказались плохо подобранными и при работе, особенно на больших оборотах, просто визжали. Очевидно, Ковровский механический завод, делающий двигатели для «Верховины-3», должен строже подходить к подбору шестерен.

Неудачным оказался на нашем мопеде и механизм переключения передач. Первая передача нечетко фиксируется и выключается, если не придерживать ручку. Трос этого механизма лежит на ребрах цилиндра, из-за чего обгорает его оболочка.

При обслуживании мопеда, согласно инструкции, приходится отворачивать контргайку оси заднего колеса, однако необходимый для этого ключ «на 22» к мопеду не прилагается.



Первая передача часто выключалась из-за того, что фиксатор недостаточно глубоко входил в паз.



Трос механизма переключения передач касается ребер головки и цилиндра. Для защиты от тепла его пришлось обмотать лентой.

Вот этим, пожалуй, и ограничиваются наши претензии. Они не зачеркнули общего **хорошего** впечатления о мопеде, но тем не менее пройти мимо недостатков нельзя.

Наши испытания еще раз убедительно показали, как изменились требования мотолюбителей к машинам. Стоило остановиться где-нибудь на улице, как сразу же собиралась группа людей разных возрастов. Спрашивали, что за машина, какая мощность, скорость, сколько стоит и где можно купить. Этим интересом «Верховина-3» обязана прежде всего своему внешнему виду. Нарядный вишневый цвет, приятные пропорции основных агрегатов, аккуратная сборка — вот что привлекает внимание сегодня. Нашим мотоциклостроителям, особенно тем, чьи машины не пользуются большим спросом, полезно знать это.

Мы благодарим Львовский мотозавод за предоставленную для испытаний машину и желаем успеха его новым моделям.

С. ИВАНОВ



В дополнение к напечатанному

Читатели уже знакомы с материалом «Вы хотите продать автомобиль» (1972, № 1). Первая практика применения новых правил комиссионной торговли автомобилями и мотоциклами с коляской вызвала дополнительные вопросы. Гарантирует ли магазин качество купленного автомобиля, мотоцикла? Можно ли сдать купленную в комиссионном магазине машину обратно или обменять на другую? Какие условия предоставляются при покупке машины для ее опробования, что предусмотрено Правилами на этот счет?

Прежде всего о гарантии. Магазин не гарантирует качество купленного автомобиля или мотоцикла, поскольку речь идет о машинах, бывших в эксплуатации. Если же на комиссию принят автомобиль или мотоцикл, у которых не истек заводской гарантийный срок, то при продаже покупателю передается право использования оставшегося срока гарантии.

Машины, купленные в комиссионном магазине, обратно от покупателей не принимаются и не обмениваются. В тех случаях, когда владелец сданного на комиссию автомобиля или мотоцикла захочет взять свою машину обратно, с него взимается 0,5 процента оценочной стоимости машины за каждый полный или неполный месяц нахождения ее в магазине.

При продаже автомобиля, мотоцикла покупателю предоставляются соответствующие условия для опробования машины. Бензин и масла при этом оплачивает он сам, по действующим ценам.

Есть вопрос, относящийся к компетенции ГАИ: какие номера выдаются для перегона машины, если владелец решил продать ее в другом городе и снял с учета по месту регистрации?

Вот что сообщили в управлении ГАИ МВД СССР: «При снятии транспортных средств в связи с убытием их для продажи через комиссионный магазин владелец сдает в госавтоинспекцию номерные знаки и талон технического паспорта, а взамен их, по заявлению владельца, ГАИ выдает номерные знаки «Транзит».

Если оборвалась тяга замка багажника

«На моем «Москвиче-407» оборвалась в месте крепления к ручке тяга замка. Конец тяги удалось подцепить пассатижами и открыть багажник. А если бы она оборвалась внутри его? Как быть в этом случае?» — спрашивает москвич В. Петренко.

Приводим рекомендацию из книги «Москвич-407» (конструкция и техническое обслуживание)», написанной группой инженеров АЗЛК.

Если тяга запора багажника оборвется в месте крепления к штырю запора или внутри багажника, открыть запертую крышку, не повредив кузов машины, можно двумя способами.

Первый. Отверните четыре шурупа, которыми закреплена картонная панель полки под задним стеклом, и снимите ее. Через образовавшееся отверстие ключом «на четырнадцать» отверните гайки, крепящие спинку сиденья, и выньте ее. Теперь появилась возможность дотянуться рукой или крючком из толстой проволоки до крючка запора багажника и отвести его в положение «открыто». В это время ваш помощник должен поднять крышку снаружи машины.

Если почему-либо этот способ неприемлем (например, багажник заполнен громоздкой кладью), можно воспользоваться вторым. Сняв полку, как и в первом случае, вооружитесь ключом «на десять» и изнутри отверните болты, которыми прикреплены петли крышки багажника. Затем, выйдя из машины, аккуратно поднимите переднюю кромку крышки насколько возможно и подложите какую-нибудь подпорку. Между боковой кромкой багажника и панелью кузова образуется щель, через которую можно добраться до крючка и, нажимая одновременно на заднюю часть крышки, вывести его из зацепления со штырем запора. Остается приподнять крышку (при этом будьте осторожны, чтобы не оборвать провод фонаря, освещающего номерной знак) и вновь закрепить петли крышки на кузове

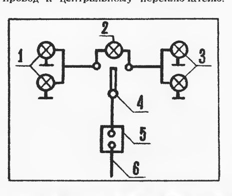
Только определенные лампы

«Купили реле-прерыватели указателей поворота РС-419 и поставили их на мотоциклы. Схема собрана правильно, но указатели не действуют. В чем может быть причина?» — спрашивают В. Колейкин и Г. Найденов из Алтайского края.

Реле-прерыватель РС-419 предназначен для работы с двумя параллельно соединенными лампами типа А6-15 номинальной мощностью 14 вт. Эти лампы имеют маркировку на цоколе «6в, 14 св». С лампами меньшей мощности прерыватель работать не может. Регулировка прерывателя при помощи регулировочного винта в домашних условиях не допускается.

Для контроля за работой указателей применяют лампу А6-1 (маркировка — «6в, 1 св»), которую подсоединяют согласно приведенной здесь схеме. Реле должно обеспечивать ритмичные вспышки ламп с частотой 90±30 циклов в минуту при напряжении питания 6,8 в.

Схема включения реле РС-419: 1 — лампы А6-15 левой стороны; 2 — контрольная лампа А6-1; 3 — лампы А6-15 правой стороны; 4 — переключатель указателей поворота; 5 — реле РС-419; 6 — провод к центральному переключателю.



Шатунные вкладыши «Запорожца»

Под таким заголовком в одиннадцатом номере журнала за 1971 год была опубликована справка.

Необходимо уточнить ее. Шатунные шейки коленчатого вала при установке ремонтных вкладышей нужно шлифовать до размера 44,750—44,739 мм.

Как хранить бак

Устанавливая мотоцикл или автомобиль на длительное хранение, многие владельцы не знают, как поступить с топливным баком. В некоторых руководствах рекомендуется заполнить бак бензином, в других, — наоборот, освободить его от топлива. Что же лучше?

Чтобы правильно выбрать способ хранения, нужно знать, где и сколько времени будет стоять машина.

В заполненный бензином бак влага не проникает, и, стало быть, его стенки меньше подвержены коррозии. Но по соображениям пожарной безопасности этот вариант неприемлем, если машина хранится в помещении и без надзора. К тому же долго находящийся в баке бензин теряет легкоиспаряющиеся фракции, из-за чего двигатель после хранения бывает трудно пустить.

В пустом же баке вследствие колебания температуры может конденсироваться вода, вызывающая его ржавление. Чтобы этого не происходило, бак ополаскивают изнутри каким-либо моторным маслом. При такой консервации он сохраняется лучше и машина не представляет пожарной опасности.

В ущерб динамике и экономичности

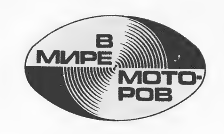
Автолюбитель К. Лихогоденко из Харькова просит привести сравнительные данные по скорости, приемистости, тормозному пути и расходу горючего для легкового автомобиля, буксирующего жилой прицеп и без него.

Жилой прицеп, буксируемый легковым автомобилем, в значительной мере ухудшает эксплуатационные показатели машины — к такому выводу пришел итальянский журнал «Кваттроруоте» после испытаний ФИАТ-125С (1608 см³, 100 л. с., 5 передач, вес без нагрузки 1050 кг) с «дачей на колесах» «Лаверда-360РТ» (4 спальных места, вес без нагрузки 502 кг).

Во время испытаний в автомобиле находилось четыре человека и багаж, а прицеп был нагружен необходимым для дальнего путешествия туристским снаряжением (121 кг), и его общий вес вырос до 626 кг.

Результаты

Показатели		
Полный вес, кг		
Максимальная скорость, км/час		
Время прохождения 1 км при старте с места, сек.		
Тормозной путь (м) со скорости:		
40 км/час		
80 км/час		
100 км/час		
Расход топлива (л/100 км) при скорости:		
60 км/час	6,7	9,9
100 км/час	8,6	19,6



«ШКОДА» ДЛЯ РАЛЛИ

Завод «Шкода», имеющий 60-летний опыт производства автомобилей, неустанно совершенствует свою продукцию. Его машины проходят трудные и всесторонние испытания как перед началом выпуска, так и в ходе практической эксплуатации. Наиболее ценными считаются испытания в различных соревнованиях, в том числе ралли и кольцевых гонках. Там очень быстро выявляются все слабые места машины, так что конструкторы завода могут немедленно внести необходимые коррективы в серийную модель. Кроме того, хорошие результаты в гонках и других соревнованиях у себя дома и за рубежом являются важной частью рекламы автомобилей социалистической Чехословакии.

«Шкода-ралли» создан на базе серийной модели «110 Л» («За рулем», 1970, № 1) и отличается рядом конструктивных изменений, допускаемых международными техническими требованиями к автомобилям группы 2, годовой выпуск которых составляет не менее 1000 штук.

В отличие от серийного спортивный двигатель снабжен головкой с отдельными впускными и выпускными каналами для каждого цилиндра, двухкамерным карбюратором типа «Вебер-28/36ДКД», измененным воздушным фильтром и специальным кулачковым валом. Система смазки двигателя включает полнопоточный масляный фильтр и радиатор. Выпускной трубопровод спортивного варианта оснащен глушителем с малым сопротивлением потоку газов. Степень сжатия увеличена до 10,4, мощность составляет 70 л. с. при 6000 об/мин. Рабочий объем сохранен тот же, что у модели «110Л» — 1107 см³.

Пружины передней и задней подвески укоротили, чтобы понизить центр тяжести автомобиля; амортизаторы также отличаются от серийных. Колеса, отлитые из магниевого сплава, снабжены специальными шинами.

На автомобиле установлены передние сиденья анатомического типа с подголовниками, хорошо приспособленные к телосложению человека. Над щитком приборов размещены манометр, термометр для масла и спидометр. Перед местом штурмана смонтированы точный счетчик километража и лампа освещения. Между сиденьями находится отдельная панель с замком зажигания, включателем стеклоочистителя, включателем омывателя стекол и реостатом освещения приборов.

«Шкода-ралли» развивает скорость свыше 150 км/час. Разгон с места до 100 км/час занимает 13 секунд. Вес снаряженного автомобиля 860 кг.

ВПРЫСКОМ УПРАВЛЯЮТ ТРАНЗИСТОРЫ

Лет пятнадцать назад системы впрыска топлива применялись лишь на гоночных автомобилях. Прогресс в этой области позволил создать устройства, пригодные для крупносерийного производства, и сегодня аппаратура для впрыска топлива применяется на отдельных моделях серийных легковых автомобилей. Но большая часть их снабжена аппаратурой с механическим управлением впрыском. Несколько лет назад завод «Бош» разработал систему с электронным управлением и приступил к ее серийному производству («За рулем», 1970, № 1).

Аппаратура электронного впрыска этой фирмы представляет собой совокупность трех систем: подачи топлива, питания воздухом и управления подачей топлива. Первая (рис. 1) включает насос **14** (с электрическим приводом), который подает топливо к форсункам **1** под постоянным давлением 2 кг/см². Давление топлива регулируется перепускным клапаном **15**, отводящим его избыток в бензобак **13**.

Форсунки **1** с электромагнитным управлением впрыскивают горючее во впускную трубу **16**, где оно смешивается с воздухом. Поскольку давление топлива и ход иглы форсунки постоянны, количество горючего, подаваемого в цилиндр, зависит от времени, в течение которого игла форсунки остается поднятой. Это время определяется длительностью электрического импульса, подаваемого в обмотку специального электромагнитного (соленоидного) клапана.

Основу всей аппаратуры составляет система регулирования. Электрические импульсы, управляющие форсунками, формируются в электронном полупроводниковом блоке **8**, содержащем 25 триодов и 36 диодов.

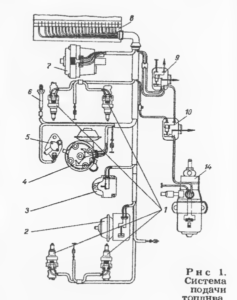


Рис 1. Система подачи топлива.

Момент подачи импульса, а следовательно, начало впрыска задаются механическим прерывателем **4**. Величина же импульса, определяющая количество впрыскиваемого бензина, меняется в зависимости от температурного режима, числа оборотов и нагрузки двигателя. Информация об изменении этих показателей поступает в электронный блок от пяти датчиков, подключенных в его управляющие цепи. Длительность импульса зависит от разрежения во впускном коллекторе, измеряемого датчиком разреже-

ПОЛЬСКИЙ ОДНОКОЛЕСНЫЙ ПРИЦЕП

В г. Невядуве (ПНР) налажено производство одноосных туристских прицепов к мотоциклам класса 125 см³. Прицеп, корпус которого выполнен из стеклопластика, довольно вместителен — полезный объем составляет 0,73 м³. Весит прицеп 22 кг, а грузоподъемность его 30 кг. По существу это объемистый чемодан, где можно разместить весь багаж, необходимый мототуристу при более или менее длительной поездке.

Для буксировки мотоцикл оборудуется простейшим сцепным устройством, которое крепится в двух точках к верхним опорам задних амортизаторов. Каждый прицеп снабжается сцепным дышлом и задним фонарем, подключаемым к системе электрооборудования мотоцикла. Стоит прицеп втрое дешевле мотоцикла класса 125 см³.



ИНДИЯ СТРОИТ АВТОЗАВОД

Вслед за другими странами Индия готовится вступить в «автомобильный век». Здесь объявлено о строительстве завода производительностью 50 тысяч малолитражных автомобилей в год. Испытываются малолитражки четырех фирм: «Рено», «Форд», ФИАТ и «Ниссан». Испытания проходят в самых трудных условиях — на горных дорогах Гималаев, в пустынных северных районах и в одном из самых перенаселенных индийских городов — Бомбее. Выбор модели определится не только результатами испытаний, но и условиями, на которых эти фирмы будут готовы предоставить кредит для строительства завода. Как полагают, оно обойдется примерно в 60 миллионов долларов.



ПЕРВЫЕ ШАГИ

В Марокко (г. Касабланка) вступил в строй автосборочный завод СОМАКА с годовой производительностью 12 тысяч легковых машин. 700 рабочих собирают здесь французские «Рено». На снимке монтаж кузовов малолитражек «Рено-4» (4 цилиндра, 782 см³, 30 л. с., 635 кг, 110 км/час).

Фото В. Кошевого (ТАСС)

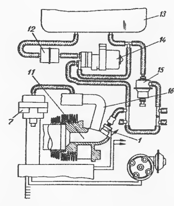


Рис. 2. Система питания воздухом.

ния 7. Мощностные показатели задаются датчиком 2 пневматического экономайзера. При увеличении нагрузки разрежение падает, срабатывает его контактная система и увеличивается длительность импульсов, а значит, подача топлива.

Датчик 3 при малом открытии дроссельной заслонки и оборотах двигателя менее 1200—1500 в минуту отключает подачу топлива. Таким образом достигается экономия горючего при торможении двигателем. Температурные датчики 5 и 6 корректируют количество поступающего в карбюратор воздуха на холостом ходу в зависимости от теплового режима двигателя.

Интересная особенность системы заключается в том, что топливо впрыскивается одновременно двумя форсунками: первого и четвертого, второго и третьего цилиндров. Одновременная подача бензина в два впускных патрубка разных цилиндров возможна благодаря тому, что двигатели с впрыском малочувствительны к изменению момента начала подачи.

1 — форсунка; 2 — датчик пневматического экономайзера; 3 — датчик положения дроссельной заслонки; 4 — прерыватель системы зажигания; 5 — датчик температуры в головке двигателя; 6 — датчик температуры в картере двигателя; 7 — датчик разрежения; 8 — электронный блок; 9 — реле включения системы; 10 — реле включения бензонасоса; 11 — головка двигателя; 12 — топливный фильтр; 13 — бензобак; 14 — электрический бензонасос; 15 — перепускной клапан; 16 — впускной коллектор; 17 — дроссельный патрубок; 18 — винт регулировки малых оборотов; 19 — клапан, управляющий подачей дополнительного воздуха; 20 — воздушный фильтр.

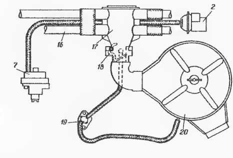


Рис. 3. Система управления подачей топлива.

Такая система впрыска устанавливается на одной из модификаций «Фольксвагена-1600». Она позволила втрое снизить содержание окиси углерода в отработавших газах, уменьшила расход топлива на 1—1,3 л/100 км. Ее недостатком следует считать сложность и дороговизну.

КОРОТКО

В Польше на заводе в г. Невядуве недавно освоено производство одноосных жилых прицепов «Роми-23» к легковым автомобилям. Прицеп с закрытым кузовом из водостойкой фанеры и унифицированым сцепным устройством весит 300 кг. Жилая площадь — 3,6 м². «Роми-23» в пять раз дешевле ФИАТа-125П (польского).

●●●

Новейший мотоцикл «Ява-500ДТ-891», предназначенный для гонок по ледяной дорожке, снабжается четырехтактным одноцилиндровым (494 см³, 50 л. с. при 7000 об/мин) двигателем, двухступенчатой коробкой передач, покрышками с 232 шипами. Весит машина 128 кг.

●●●

Постройка гоночного автомобиля «Тайрелл» формулы 1, на котором выиграно первенство мира 1971 года, обошлась в 23 тысячи фунтов стерлингов. На эту сумму в Англии можно приобрести 25 легковых автомобилей ФИАТ-124.

●●●

Производство автомобилей в Бразилии было развернуто еще в 1957 году. Но до сегодняшнего дня ее заводы находятся в руках иностранных компаний. Так, по последним данным, на долю бразильских филиалов «Фольксвагена» и «Форда» приходится соответственно 42 и 31% выпуска машин.

●●●

По данным итальянского завода «Альфа-Ромео», средний рабочий объем двигателей всех легновых автомобилей, эксплуатируемых в Италии, составляет 916 см³, во Франции — 1122 см³, в Бельгии — 1346 см³, в ФРГ — 1513 см³.

●●●

С начала 1974 года в Швеции предполагается ввести требования, чтобы каждый новый легковой автомобиль был оборудован «дворниками» стекол на фарах. Сегодня такие устройства встречаются на отдельных моделях.

КОРОТКО

В 1972 году завод АВЕ (ГДР) будет выпускать легковые автомобили «Вартбург-353» с целым рядом усовершенствований. Среди них — шины радиального типа, новый ограничитель давления жидкости в гидроприводе задних тормозов. Свечн с 18-миллиметровой резьбой уступят место 14-миллиметровым с калильным числом 240. За дополнительную плату будут устанавливаться рычаг переключения передач в полу, противотуманные фары и «анатомические» сиденья.

●●●

Румынский завод «Электрометалл» в г. Тимишоара начал серийное производство жилых дач-прицепов к легковым автомобилям. Одноосный прицеп оборудован четырьмя спальными местами и миниатюрной кухней.

●●●

Четыре английских туриста, которые почти два года назад отправились в кругосветное путешествие на паровом грузовике «Фоден» выпуска 1926 года, прошли Европу, Азию и Австралию. Им предстоит путь через Новую Зеландию и США.

●●●

Развивая машиностроительную промышленность, Арабская Республика Египет в последние годы приступила к производству легковых автомобилей. Завод «Наср» выпускает две модели машин («1500» и «1100») по лицензии ФИАТа. Кроме того, на одном из предприятий строятся микролитражки «Рамсес» с двигателями класса 600 см³.

●●●

Японский завод «Тоё Когё», выпускающий автомобили марки «Мазда», с 1967 года изготовил уже 100 тысяч легковых машин с роторным двигателем. Их месячное производство составляет сегодня 10 тысяч штук.

СЪЕМНИК «СМОЛЛБОУН»

Этот нехитрый съемник выпускается для автолюбителей английской фирмой «Смоллбоун». Он предназначен в первую очередь для того, чтобы облегчить отсоединение клемм аккумуляторов. Кроме того, съемник может быть использован для демонтажа напрессованных деталей или посаженных на конус, таких, как шаровые наконечники рулевых тяг, сошка рулевого механизма, шкив генератора, шестерни распределительного механизма.

КУБИНСКИЙ АВТОБУС

В Гаване налажен выпуск автобусов «Хирон-1» вместимостью 40 человек. Для них используются шасси грузовика ГАЗ-53А, поставляемые из Советского Союза. Это первые в истории молодой республики автомобили отечественного производства.

ТРЕХКОЛЕСНЫЙ ПОДМЕТАЛЬЩИК

Большие уборочные машины, приспособленные для сбора мусора и пыли на городских улицах и снабженные щетками и другими устройствами, строят на базе грузовиков. Для уборки тротуаров, узких улиц, дорожек в парках и скверах нужны другие машины. Образец подобного рода демонстрировался на выставке коммерческих автомобилей в Лондоне и вызвал большой интерес.

На трехколесном шасси установлены две вращающиеся щетки с гидравлическим приводом, а также вентилятор, всасывающий мусор и пыль, которые собираются в резервуаре емкостью 1,15 м³. При опорожнении резервуар опрокидывается гидравлическим устройством. Для сбора мусора под лавками и в других уголках парка уборочная машина оснащена гибким шлангом длиной 4,5 м.



СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

РЕМОНТ ГЕНЕРАТОРОВ Г-401 И Г-411

Многие мотоциклисты в тех случаях, когда отказывает генератор переменного тока Г-401 или Г-411, заменяют его новым, полагая, что самому устранить неисправность трудно. Однако, рассматривая замененные генераторы, я установил, что около 80 процентов из них вышли из строя по очень простой и легко устранимой причине — вследствие замыкания одной из обмоток катушек на массу. Это происходит в том месте, где катушка прижимается к статору язычком (см. рисунок). В процессе эксплуатации обмотка становится подвижной (из-за нагрева, вибрации и т. п.), отчего изоляция между ней и язычком повреждается. Признаком неисправности служит падение напряжения в цепи зажигания или освещения.

Чтобы восстановить изоляцию, надо снять генератор, отметить взаимное положение его деталей и разобрать. Место повреждения обмотки можно определить осмотром или электрической проверкой («прозвонкой») после отсоединения катушек одной от другой и от массы. Один конец прибора («тестера», пробника) присоединяют к корпусу генератора, а другой — поочередно к выводам катушек. Наличие короткого замыкания или небольшого сопротивления указывает на повреждение обмотки. Ее снимают, отогнув язычок **4**. Затем удаляют изоляцию и погружают обмотку в спиртовой раствор клея БФ-2 на несколько часов (вместо клея БФ-2 можно применить любой пропиточный лак). Вынув обмотку из раствора, дают клею стечь, а затем сушат катушку при температуре 70—90° в течение 3—4 часов. При установке катушек подкладывают под язычок изолирующие пластины из текстолита, гетинакса толщиной 0,5—1 мм и размером 12×8 мм, обильно смазав их клеем БФ-2.

Такие же пластины желательно положить на все другие катушки. Чтобы они впоследствии сохранили неподвижность, целесообразно закрепить обмотки при помощи клея БФ-2.

Крепление катушки: 1 — статор; 2 — обмотка катушки; 3 — изоляция; 4 — язычок; 5 — сердечник катушки.

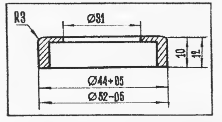
Собрав генератор в порядке, обратном разборке, ставят его на место. Отремонтированный таким способом, он служит очень долго.

Литовская ССР,
г. Шяуляй,
ул. Тайкос, 1, кв. 4

М. МЕДВЕДСКИЙ

ПОСТАВЬТЕ ВТУЛКУ

На своем мотоцикле «Восход» за четыре года я проехал 25 тысяч километров и пришел к выводу: хорошая машина; прекрасная проходимость при езде по плохим дорогам. Не нравились мне только задние амортизаторы: верхние кожухи их перекашивались и терлись о нижние. Это происходило из-за того, что верхний конец пружины внутри кожуха смещался в сторону.

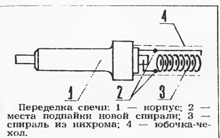


Чтобы зафиксировать пружину в среднем положении, я выточил из стали 3 втулки согласно приведенному здесь эскизу и подложил под верхний торец пружины. Перекос ее таким образом устранен. Теперь амортизаторы работают лучше. Двое товарищей, поставившие такие же втулки на свои «восходы», тоже очень довольны.

Владимирская область,
Селиваковский район,
пос. Красная Горбатка,
Набережная, 5

В. ПРОХОРОВ

НАДЕЖНЫЙ ПУСК ОТОПИТЕЛЯ



Переделка свечи: 1 — корпус; 2 — места подпайки новой спирали; 3 — спираль из нихрома; 4 — юбочка-чехол.

Чтобы не беспокоиться, удастся ли в мороз пустить отопитель «Запорожца», предлагаю владельцам этой машины простую переделку запальной свечи. Уже несколько лет я пользуюсь «печкой» с измененной свечой, и не было случая, когда бы она подвела.

На стандартной свече я снял юбочку **4**, которая защищает спираль, а спираль заменил новой, сделав ее из нихрома — проволоку длиной 420 мм и толщиной 0,6 мм плотно намотал на оправку диаметром 5 мм. Поставил спираль **3** так, чтобы ее ось была строго параллельна оси отопителя, и вернул на место юбочку-чехол.

г. Омск-59,
Товстухо, 1, кв. 49

В. РЯБКО

ТРЕЩИНА ОСТАНОВЛЕНА

На щитке колеса моего мотоцикла появилась трещина. Я заварил ее, но вскоре она возникла вновь. Поставил накладки на заклепках — и это не помогло. Тогда я взял проволоку диаметром 3 мм и длиной около 100 мм и закатал ее в кромку крыла, как это делают в жестяных изделиях. Вот уже прошло два года, а трещина не увеличивается. Таким способом можно «остановить» трещину на любых облицовочных деталях мотоциклов, мотороллеров, автомобилей.

Ю. ТИХОМИРОВ

г. Тюмень,
ул. Мира, 35, кв. 20

КАК СНЯТЬ РЫЧАГ?

Демонтаж рычага переключения передач: 1 — резиновая втулка; 2 — отросток вала; 3 — цапфа; 4 — пружина; 5 — съемник.

Рычаг переключения передач автомобиля «Волга» ГАЗ-21 закреплен на отростке вала **2** (см. рисунок) двумя фигурными цапфами **3**, которые разжимает довольно сильная пружина **4**. Чтобы снять рычаг, а это может понадобиться, например, при замене резиновой противошумной втулки **1**, нужно нажать обе цапфы одновременно.

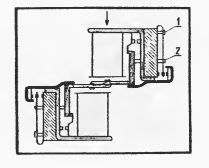
Я применил для этого очень простое приспособление: согнутый, как показано на рисунке, кусок стальной проволоки диаметром 3 мм. Действуют им так. Нужно установить концы съемника **5** против отверстий в отростке вала **2**, нажать на торцы обеих цапф **3**, сжать ими пружину **4** и осторожно вынуть рычаг. Будьте внимательны, чтобы не потерять цапфы, которые могут вылететь под нажимом пружины, если вы отпустите съемник.

г. Киев-5,
Красноармейская, 88,
кв. 6

В. НИКИТЕНКО

ПОМОГАЕТ ИСПРАВНЫЙ ПРИБОР

При длительной эксплуатации мотоциклов «Ява» подгорают контакты реле-регулятора, изменяются зазоры между ними и нарушается работа реле-регулятора в целом. Надо зачистить контакты, а затем отрегулировать прибор, как указано в ноябрьском номере журнала «За рулем» за 1970 год на стр. 20. Однако здесь возникает трудность, которая состоит в том, что нечем измерить упругость пружин контактов, определяющую порядок их срабатывания.



Мне удалось наладить работу отремонтированного реле-регулятора при помощи нового реле. Для этого нажимаем якорем одного реле на ту же точку якоря другого (как показано на рисунке) и, регулируя усилие пружины передвижением упоров, добиваемся одновременного размыкания и замыкания соответствующих контактов. Так же поступаем с пружиной, несущей двухсторонний контакт.

Установленный на генератор реле-регулятор потребовал минимальной настройки (в пределах 0,1—0,3 в), которую легко удалось выполнить при помощи гайки **1** и винта **2** по методике, приведенной в упомянутом номере журнала.

Львовская область,
г. Стрый, ул. Львовская, 44

О. ЧУШАК

МОТОГОНКИ

Закончился чемпионат мира, который проводился на 12 кольцевых трассах в шести классах машин. Минувшее первенство характерно четырьмя важными событиями. Во-первых, в классах 250 и 350 см³ была нарушена гегемония японских машин и в пяти гонках призовые места (в том числе и три первых — в Австрии, Бельгии и Ирландии) были завоеваны на мотоциклах «МЦет», построенных в ГДР. Во-вторых, оно выявило талантливых гонщиков, которые ранее были малоизвестны. Это Р. Брон (Голландия), Я. Драпаль (Венгрия), Я. Сааринен (Финляндия), Б. Шийн (Англия). В-третьих, оно ознаменовалось подавляющим превосходством голландских спортсменов в 50-кубовом классе, где они обеспечили себе четыре места в шестерке сильнейших. И наконец, итальянец Джакомо Агостини стал десятикратным чемпионом мира, оставив позади по числу завоеванных почетных титулов прославленных асов прошлого Д. Сертисса, М. Хэйлвуда и К. Уббиали. Агостини выиграл в общей сложности 84 зачетных гонки в чемпионатах.

Приводим итоги минувшего первенства. 50 см³: 1. Я. де Фрис (Голландия, «Крайдлер»); 2. А. Ньето (Испания, «Дерби»); 3. И. Шургерс (Голландия, «Крайдлер»). 125 см³: 1. А. Ньето («Дерби»); 2. Б. Шийн («Сузуки»); 3. Б. Янссон (Швеция, «Майко»). 250 см³: 1. Ф. Рийд; 2. Р. Гульд (оба — Англия, «Ямаха»); 3. Я. Сааринен («Ямаха»). 350 см³: 1. Д. Агостини («МВ-Агуста»); 2. Я. Сааринен («Ямаха»); 3. К. Карлссон (Швеция, «Ямаха»). 500 см³: 1. Д. Агостини («МВ-Агуста»); 2. К. Таркер (Англия, «Сузуки»); 3. Р. Брок («Сузуки»). 500 см³ с коляской: 1. Х. Овесле и Ю. Кремер (ФРГ, «Мюнх-УРС»); 2. А. Бучер и И. Хубер; 3. З. Шауцу и В. Калауш (оба — ФРГ, БМВ).

АВТОРАЛЛИ

Личное первенство Европы 1971 года разыгрывалось в 19 этапах на протяжении 10 месяцев. Наилучшую сумму очков набрал известный польский спортсмен Собеслав Засада, чемпион Европы 1966 и 1967 годов. Он выступал на машине БМВ-2002ТИИ и выиграл два этапа — в ГДР и ПНР.

* * *

Кубок социалистических стран по ралли в 1971 году разыгрывался впервые. После пяти этапов (в Болгарии, Польше, Венгрии, Чехословакии и ГДР) выявилось окончательное распределение мест в командном зачете: 1 — Чехословакия (37 очков); 2 — ГДР (33); 3 — Болгария (27); 4 — Венгрия (24); 5 — Польша (18). Наши гонщики участвовали только в трех этапах.

АВТОГОНКИ

Первенство Европы на автомобилях формулы 2 (рабочий объем не свыше 1600 см³, вес не более 540 кг) в 1971 году включало восемь этапов. Звание чемпиона выиграл 28-летний швед Ронни Петерссон на машине «Марч-712М» (540 кг, 260 км/час) с двигателем «Косворт-Форд-ФВА» (4 цилиндра, 1599 см³, 240 л. с.). Начав с картинга (чемпион Швеции в 1965 году, третий призер первенства мира в 1966 году), он в прошлом успешно выступал на автомобилях формулы 3, а с 1970 года стартует на более быстроходных, формулы 2 (кстати, в первенстве мира 1971 года Петерссон вышел на почетное второе место).

Второе и третье места в чемпионате Европы завоевали аргентинец К. Рейтеманн и англичанин Т. Шенкен (оба на машинах «Брэбхэм-БТ36»).

* * *

Восемь этапов первенства Европы на серийных автомобилях выявили трех новых чемпионов континента. В классе машин свыше 2000 см³ почетный титул завоевал Д. Глемсер из ФРГ на немецкой машине «Форд-капри-2600РС» (6 цилиндров, 2940 см³, 285 л. с. при 7200 об/мин, 925 кг, 245 км/час). Голландец Т. Хеземанс первенствовал в классе до 2000 см³. Он шел на итальянской «Альфа-Ромео-ГТАМ» (см. «За рулем», 1971, № 10). В классе до 1300 см³ победил итальянец Д. Пикки на «Альфа-Ромео-юниор-ГТ» (4 цилиндра, 160 л. с. при 7000 об/мин, 750 кг, 200 км/час).

* * *

Первенство Европы 1971 года по горным гонкам (скоростной подъем на холм, см. «За рулем», 1971, № 1) снова выиграл австриец И. Ортнер на спортивном автомобиле «Абарт» с двухлитровым двигателем.

* * *

В одной из последних гонок 1971 года, проводившихся на трассе «Брэндс-Хэтч» в Англии, трагически погиб швейцарец Йозеф Зифферт. Его автомобиль формулы 1 БРМ-160 на скорости 240 км/час вышел из повиновения и врезался в земляную насыпь. 227 литров бензина, находившиеся в баках машины, вспыхнули, и гонщик погиб в огне. С пламенем не смогла справиться обязательная ныне для всех гоночных автомобилей система пожаротушения.

Причиной аварии специалисты считают заклинившее колесо. Такое объяснение выглядит правдоподобным, поскольку колеса БРМ-160 установлены не на общепринятых роликовых, а на игольчатых подшипниках, которые под действием резко меняющихся при движении автомобиля нагрузок склонны к заклиниванию. Главный конструктор фирмы БРМ Э. Саутгейт пошел на их применение, стремясь уменьшить размеры стоек подвески и вес неподрессоренных частей.

Зифферт был весьма перспективным гонщиком и в чемпионате мира 1971 года поделил с Ж. Иксом четвертое и пятое места.

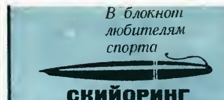
КАРТИНГ

На трассе «Черкна» под Турином сильнейшие спортсмены 21 страны мира оспаривали титул чемпиона. Состязания проводились на машинах с двигателем рабочим объемом 100 см³ (мощность около 20—22 л. с.) и без коробки передач.

Сильнейшим был бельгиец Франсуа Гольдштейн. Он выиграл оба заезда и стал чемпионом мира 1971 года. Это звание он завоевывает уже третий год подряд. Последующие два призовых места у спортсмена из ФРГ Г. Петерса и англичанина В. Аллена.

Длина одного круга на трассе «Черкна» равна 1200 м. Участники первенства должны были в двух заездах пройти 50 кругов. Средняя скорость, достигнутая Гольдштейном в одном из заездов, составляет 86,2 км/час — довольно высокий показатель для соревнований по картингу.





СКИЙОРИНГ

Вряд ли это название о многом скажет читателям. Между тем за ним скрывается весьма популярный в ряде стран вид соревнований. Он пришел из Норвегии, где издавна увлекаются гонками лыжников, буксируемых оленями. Подобные гонки проводились в предвоенные годы и на рижском ипподроме, но не с оленями, а с лошадьми. А потом настало время, когда на смену лошадям и оленям в скийоринге пришли мотоциклы. В новом виде эти соревнования появились вначале в ГДР, затем в Венгрии, Югославии, Чехословакии. В 1963 году ими серьезно увлеклись спортсмены-досаафовцы Латвии. Первыми официальными соревнованиями надо считать розыгрыш переходящего командного приза, учрежденного Ленинским райисполкомом города Риги. В 1970 году уже состоялось первенство республики, а также матч команд Латвии и Карельской АССР, где скийоринг также получил признание. Что же это за вид спорта, который, кстати говоря, считается в нашей республике национальным?

Соревнования по скийорингу могут быть личными и лично-командными. Трассу прокладывают по снежной целине и пригородным дорогам, закрываемым на время гонок. Она должна образовать замкнутую или незамкнутую кривую. Мотоциклист буксирует лыжника, который держится за веревку длиной 6 метров. В зависимости от ширины трассы одновременно могут стартовать до восьми пар скийорингистов. В целом правила скийоринга схожи с правилами мотокросса. Гонка состоит чаще всего из трех заездов, каждый заезд длится 15 минут плюс два круга. Экипаж лишается зачета в заезде, если лыжник проедет какое-то расстояние в непосредственном контакте с мотоциклом или выронит веревку.

На старте лыжники выстраиваются в одну линию, каждый в 25 метрах от своего мотоциклиста. По сигналу судьи оба одновременно трогаются с места, лыжник догоняет мотоциклиста, захватывает конец веревки, и начинается гонка. Финиш дается по первому члену экипажа, пересекающему линию, причем лыжник обязательно должен держать в руках веревку. Если участников много, проводят полуфинальные заезды и финалы. Пригодны лыжи всех типов, но дольше служат и лучше «бегут» слаломные.

Мотоциклы подразделяются на две группы — дорожные и спортивные, каждая из них в свою очередь делится на кубатуры: одна группа — не свыше 175 см³ и другая — не свыше 350 см³. Экипажи, которые пользуются шинами с шипами, соревнуются в «экстра-классе», где скорость порой доходит до 120 км/час.

Скийоринг привлекает молодежь острой спортивной борьбы, возможностью показать силу и ловкость. Особенно охотно стартуют в этих соревнованиях водномотоциклисты, слаломисты. Для них гонки — прекрасная тренировка.

В заключение одно пожелание. Скийоринг — спорт увлекательный и полезный. Провести такие соревнования не представляет труда, и хотелось бы, чтобы они вышли за рамки Латвии и Карелии.

А. БРИЕДИС,
председатель совета автомотоспортклуба «Биерини»
г. Рига



Главный редактор
И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия:

Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, В. Г. ДЕЙКУН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, Л. В. КОСТКИН, Б. П. ЛОГИНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, Н. М. СТАНОВОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ, Л. М. ШУГУРОВ

Оформление Г. Ю. Дубман и Н. П. Бурлака
Корректор М. И. Дунаевская

Адрес редакции:
103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1.

Телефоны:
отдел науки и техники — 295-92-71;
отдел обучения и воспитания — 223-37-72;
отделы безопасности движения и обслуживания; спорта, туризма и массовой работы — 228-71-21;
отдел писем и консультаций — 221-62-34;
отдел оформления 223-37-72.

Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 2.12.1971.
Подписано в печ. 29.12.1971.
Тираж 2 080 000
Бум. 60×90¹/₈. 2,5 бум. л. = 5 печ. л.
Цена 50 коп.
Зак. 649. Г-83473

Издательство ДОСААФ
(Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26).
3-я типография Воениздата
Набрано в 3-й типографии Воениздата,
отпечатано в Ордена Трудового Красного Знамени типографии издательства ЦК КП Белоруссии, г. Минск

За рулём

2
ФЕВРАЛЬ
1972

ФИГУРНОЕ ВОЖДЕНИЕ МОТОЦИКЛА

Первый шаг в мотоспорт — это «фигурка», самое что ни на есть доступное соревнование. Но значение ее далеко выходит за чисто спортивные рамки, ибо фигурное вождение — это самопроверка твоей водительской подготовки, того, как ты проедешь по узкой дороге, преодолеешь препятствие, сманеврируешь в потоке транспорта. Вот почему редакция еще раз обращается к этим соревнованиям. Помещая плакат на 3-й странице обложки, мы полагаем, что он привлечет внимание активистов первичных организаций ДОСААФ и поможет везде и повсюду вывести на старты водителей мотоциклов, которых у нас миллионы.

В этих соревнованиях могут участвовать мотолюбители с любым стажем вождения и на любых мотоциклах-одиночках (дорожного типа), на мотороллерах и на мопедах. Достаточно даже одного мотоцикла, чтобы организовать соревнования, — правила разрешают выступать на одной машине многим. Для «фигурки» не требуется специальной трассы. Нужна ровная горизонтальная площадка с твердым гладким покрытием. На время соревнований ее следует закрыть для движения транспорта и пешеходов.

Дистанция соревнований — 200—220 метров и включает десять упражнений: «Коридор», «Круг», «Габарит», «Колейный мост», «Трамплин», «Восьмерка», «Тоннель», «Эстафета», «Зигзаг», линия «Стоп».

Порядок расположения препятствий, как правило, должен соответствовать номерам упражнений. Однако судейская коллегия, исходя из конфигурации площадки, может изменить этот порядок (при этом линия «Стоп» в любом случае является финишной).

Расстояние между флажками в упражнениях № 1, 2, 6 и 9 — 1 метр. Указанные на плакате размеры относятся к мотоциклам-одиночкам всех марок. Исключение составляют упражнения № 2, 6 и 9, в которых для мотоциклов класса 250 см³ и выше применяются размеры, указанные в скобках.

Оценка выполнения упражнений. Единой Всесоюзной спортивной классификацией предусмотрено присвоение спортивного разряда участникам соревнований по фигурному вождению мотоцикла. Если спортсмен выполнил все 10 упражнений в порядке их расположения, не превысив 90 секунд, и при этом набрал не более 10 штрафных очков, то ему начисляется три очка, дающих право на получение третьего спортивного разряда. Если же он уложился в контрольное время (90 секунд) и получил не более 20 штрафных очков, ему начисляется два очка; набравшему не более 30 штрафных очков — соответственно одно очко. В этих случаях недостающие одно или два очка можно набрать в течение 24 месяцев, считая с даты участия в первом соревновании, и таким образом получить право на третий спортивный разряд.

Упражнения считаются невыполненными в следующих случаях:

№ 1, 2, 6, 9 — если участник выехал хотя бы одним колесом за линию флажков;

№ 3 — если планка сбита на землю;

№ 4 — если участник съехал на землю не с торца моста (любым колесом);

№ 5 — если заднее колесо приземлилось ближе 1 метра от переднего края трамплина;

№ 7 — при проезде мимо одних ворот (проезд мимо двух и более ворот считается уклонением от выполнения упражнения);

№ 8 — если участник уронил кольцо или опрокинул стойку;

№ 10 — при отсутствии контакта шины переднего колеса с линией «Стоп».

Уклонение от выполнения хотя бы одного упражнения (проезд мимо препятствия), а также касание ногой поверхности трассы с момента старта до финиша (линии «Стоп») влечет за собой исключение из зачета.

Шкала штрафных очков

№	Упражнения	Количество штрафных очков: За каждый задетый ограничитель	Количество штрафных очков: За невыполнение упражнения
1	«Коридор»	5	20
2	«Круг»	1	10
3	«Габарит»	—	10
4	«Колейный мост»	—	10
5	«Трамплин»	—	10
6	«Восьмерка»	1	10
7	«Тоннель»	3	10
8	«Эстафета»	—	10
9	«Зигзаг»	3	10
10	Линия «Стоп»	—	10

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 24.

Правильные ответы — 1, 4, 8, 9, 13, 15, 19, 20.

I. Предупреждающие знаки лишь оповещают водителей об опасных участках; протяженность же опасной зоны определяет сам водитель (ст. 155).

II. При включенной «стрелке» можно поворачивать независимо от основного сигнала светофора (ст. 78).

III. В показанной ситуации центр перекрестка не обозначен ни разметкой, ни каким-либо иным средством. Значит, от водителей не требуется обязательно оставлять его при повороте справа от себя (ст. 90).

IV. Право на обгон не связано с подачей водителем обгоняемого автомобиля ответного сигнала (ст. 50).

V. При повороте водитель обязан занять не просто правый ряд, а крайнее правое положение на проезжей части (ст. 41).

VI. При многорядном движении водителям грузовых автомобилей движение в крайнем левом ряду запрещено безоговорочно (ст. 37).

VII. При обгоне звуковой сигнал (там, где он не запрещен, разумеется) может применяться лишь в качестве дополнительной меры к основному сигналу, даваемому указателем поворота (ст. 46).

VIII. Мигающий желтый сигнал делает перекресток нерегулируемым, не отменяя никаких правил его проезда (ст. 76).


СТАРТ
В ПОМОЩЬ ПЕРВИЧНЫМ ОРГАНИЗАЦИЯМ
ДОСААФ
1. „КОРИДОР"
2. „КРУГ"
3. „ГАБАРИТ"
4. „КОЛЕЙНЫЙ МОСТ"
5. „ТРАМПЛИН"
6. „ВОСЬМЕРКА"
7. „ТОННЕЛЬ"
8. „ЭСТАФЕТА"
9. „ЗИГЗАГ"
10. ЛИНИЯ „СТОП"
ФИНИШ
0,95м
10 м
0,9-1м
2,6м (2,75)
1,5 м
0,35м
0,9-1м
1,15м
1,5м
10 м
0,25м
0,15м
0,4м
1м
3 м
0,3м
1,6м (1,7м)
90°
4 м
0,1м
1,5м
0,2м
20 м
0,2м
1,5 м
2 м
1,25м
0,9м
2м
4,5м
0,6м
4,5 м

Индекс 70321 Цена 50 коп.



Зимний мотобол... Такие соревнования утвердились в спортивном календаре благодаря Всесоюзному февральскому турниру на приз журнала «За рулем», посвященному Дню Советской Армии и Военно-Морского Флота. В нынешнем году турнир проводится в третий раз.

Фото В. Ульянова